MODELARZ



PL ISSN – 0137-7701 Nr ind. – 36543

MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XXX (347) LISTOPAD ● 1984 R. ● CENA 30 ZŁ

11'84

MODELARZ

LISTOPAD 1984

SPIS TREŚCI

Nasza okładka

Na zdjęciu młodzież z latawcami podczas otwarcia XXII Centralnych Zawodów Latawcowych w Piotrkowie.

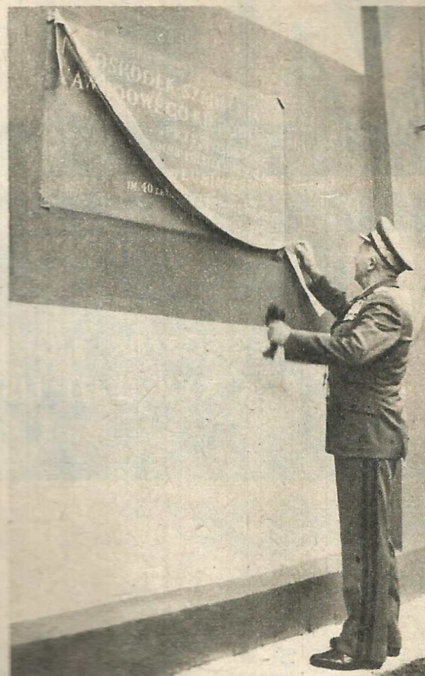
O imprezie tej piszemy na str. 4 i 5.

Fot. B. KOSZEWSKI

W 40 ROCZNICĘ LIGI OBRONY KRAJU

5—6 września br. w Legnicy obradowało na wyjazdowym posiedzeniu Prezydium Zarządu Głównego Ligi Obrony Kraju. Uczestniczący w obradach prezesi zarządów wojewódzkich LOK i członkowie Zarządu Głównego organizacji, zapoznali się z głównymi zagadnieniami pracy ideowo-wychowawczej i szkolenia sportowo-obronnego. Z tej okazji w Lubinie odbyła się uroczystość otwarcia kompleksowego Ośrodka Szkolenia Zawodowego Kierowców i Przysposobienia Obronno-Politechnicznego im. 40-lecia Ligi Obrony Kraju. Odsłonięcia tablicy dokonał prezes ZG LOK gen. dyw. Z. Huszcza. W mieście tym odbyła się uroczysta wieczornica, na którą licznie przybyła młodzież, aktyw lokowski regionu, obecna była delegacja Armii Radzieckiej z gen. mjr. Maratem Iwanowem.

Z okazji 40 rocznicy powstania Ligi Obrony Kraju w Legnicy, Lubinie, Jaworznej, Złotoryi, Jerzmanowej i w Bocianowie odbyły się festyny sportów obronnych, zawody modelarzy i inne towarzyszące imprezy.



Prezes ZG LOK gen. dyw. Z. Huszcza, podczas odsłonięcia tablicy pamiątkowej w Lubinie

AKADEMIA W ZARZĄDZIE GŁÓWNYM LOK

Z okazji 41 rocznicy bitwy pod Lenino i 40 rocznicy powstania naszej organizacji, odbyła się w Zarządzie Głównym LOK uroczysta akademia, podczas której prezes ZG LOK gen. dyw. Zygmunt Huszcza w swoim obszernym wystąpieniu jako uczestnik bitwy pod Lenino mówił o jej historycznym znaczeniu dla PRL. Mówił też o osiągnięciach Ligi Obrony Kraju w jej 40-lecie.

Z tej okazji pracownicy Zarządu Głównego i instancji wojewódzkich, którzy wyróżnili się wysokimi wynikami w pracy zawodowej, zaangażowaną postawą i aktywną działalnością społeczną uhonorowani zostali odznaczeniami państwowymi, organizacyjnymi, oficerowie otrzymali nominacje na wyższe stopnie oficerskie. Uchwałą Rady Państwa Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski otrzymali: Henryk Adamiec, Władysław Błazenek, Janina Chmara, Stanisław Cieślik, Tadeusz Dudek, Stanisław Fidecki, Jadwiga Jasińska, Leopold Jurski, Seweryn Karczewski, Stanisław Komorowski, Tadeusz Krawczyk, Michał Kucharyk, Irena Kustodowicz, Irena Kwolek, ppłk Mirosław Misiak, Adolf Nowak, Zenon Pawlak, Zdzisław Rusak, Zygmunt Sipowski, Józef Stachura, ppłk Józef Stańczyk, Ryszard Szturmowicz, Stanisław Toboła, Franciszek Walerowicz, Stanisław Wojdal, Jan Żmuda. Srebrne Krzyże Zasługi Halina Jokś, Irena Olejnik, Wiesław Szabłowski.

Wśród działaczy modelarstwa Jan Marczak udekorowany został medalem „Czterdziestolecia PRL", a Stefan Smolis Medalem Edukacji Narodowej.



Odznaczeni działacze LOK podczas uroczystej akademii

Fot. J. Zółkowski

Z OBRAD
CENTRALNEJ KOMISJI MODELARSTWA LOK

W dniu 26 października 1984 r. odbyło się kolejne posiedzenie najwyższego organu doradczego i opiniodawczego Zarządu Głównego LOK w sprawach modelarskich. Przewodniczył zebraniu płk Tadeusz Bieniasz dyrektor Departamentu Wychowania Obronnego Ministerstwa Oświaty i Wychowania. Omawiano cztery ważne problemy, które poniżej przedstawiam.

Na wstępie poruszono sprawę dalszej produkcji i dostaw zestawów sprzętowo-narzędziowych zarówno dla istniejących jak i nowo zakładanych modelarni LOK. Z kredytów LOK zamówiono na 1984 r. 66 kompletów. Kuratoria Oświaty i Wychowania zamówiły 34 komplety. Dalsze zamówienia jeszcze napływają, ale już z możliwością realizacji w 1985 r. Obecny na zebraniu dyrektor Zarządu CSH, mgr Wojciech Szanter zapewnił, że całe tegoroczne zamówienie będzie zrealizowane do końca grudnia br. Poślizg w terminowej realizacji spowodowany jest brakiem niektórych narzędzi, jakie powinny znajdować się w zestawie. Wyrażono też zgodę na zamianę zestawu tzw. LOK-4, zawierającego oprócz szafy z ponad dwustu narzędziami, 5 stołami montażowymi, stojakiem na modele i taboretami; jako duży i za kosztowny na obecne warunki i możliwości szkół i LOK — na zestaw mniejszy, tzw. LOK-5, składający się z mniejszej szafki wyposażonej w 80 różnych narzędzi i stojaka na modele z demontowanymi deskami montażowymi. Zapoznano się z wykazem województw, które w ogóle nie zamówiły zestawów na 1984 r. Jest to tym bardziej dziwne że wiele KOiW dysponuje na koniec roku dużymi sumami, które nie zostały wydatkowane z powodu braku pomocy naukowych. Postanowiono, że zarówno LOK jak i Ministerstwo Oświaty i Wychowania wyślą odpowiednie pisma do jednostek wojewódzkich, aby podobne niedociągnięcia nie powtórzyły się w roku następnym. Tym bardziej że wiele starych zestawów jest już całkowicie wyeksploatowanych, a szkoły i placówki mające możliwości założenia modelarni czekają na ich wyposażenie w niezbędny do szkolenia sprzęt.

Dokonano również oceny przebiegu imprez modelarskich strefowych i centralnych przeprowadzonych w 1984 r. Ogólna ocena była pozytywna. Odbyły się wszystkie imprezy. Miały one frekwencję większą niż w 1983 r. Gorzej natomiast było z wynikami sportowymi, które generalnie rzecz biorąc, obniżyły się w stosunku do roku ubiegłego. Najwięcej bo 46 województw brało udział w zawodach modeli pływających. 36 w zawodach modeli latających i 34 — w zawodach modeli kołowych. Jak wynika z podsumowania, w tegorocznych zawodach strefowych i centralnych wzięło udział 1096 zawodników (nazwisko zawodnika było liczone tylko jeden raz, mimo że niektórzy brali udział w kilku imprezach) z 220 modelarni. Najwięcej było modelarzy w woj. katowickiego, łódzkiego i gdańskiego. Negatywnie oceniono fakt, że wśród startujących było więcej seniorów niż juniorów, co niezbyt dobrze świadczy o perspektywach rozwoju sportu modelarskiego.

Krytykowano też stan przygotowań zawodników w niektórych województwach do zawodów strefowych. Były wypadki, że na 16 uczestników, aż 8 nie zaliczyło żadnego wyniku. Z krytyką spotkała się mająca miejsce w niektórych województwach pogoń za punktami do współzawodnictwa, bez zwracania należytej uwagi na poziom wyników. Wynika to z faktu, że jeden zawodnik startuje w 3, 4 a nawet 5 konkurencjach, uzyskując wszędzie mierne wyniki, zamiast skoncentrować swoją uwagę na jednej, wybranej. Z przyjemnością przyjęto do wiadomości fakt szybkiego odrabiania zaległości przez modelarzy Wałbrzycha, Ciechanowa, Tarnobrzega, Leszna i Białej Podlaskiej, którzy wykazywali w br. dużą aktywność i pozytywne wyniki.

Dużo miejsca w dyskusji zajęły sprawy niedociągnięć organizacyjnych, do których należy przede wszystkim zaliczyć:

— brak środków transportu do przewozu modeli na zawody, przez co szereg województw z konieczności nie mogło uczestniczyć w imprezach,
— brak zaangażowania innych służb LOK w dobre przygotowanie i przeprowadzenie zawodów;
— niedostateczna oprawa propagandowa i popularyzacja przeprowadzonych imprez, przez co niektóre z nich były typowymi „zawodami dla zawodów" bez udziału publiczności, przedstawicieli prasy itp;
— niedostateczny udział województw w wystawach-konkursach dorobku amatorskiej twórczości technicznej (np. „Oręż Armii Radzieckiej w twórczości modelarskiej" w Częstochowie i Mistrzostwa Modeli Statków i Okrętów klas C1-C4 w Lublinie),
— niewykorzystanie możliwości współpracy z wojskiem w zakresie zakwaterowania i wyżywienia,
— karygodny brak poszanowania przez niektórych zawodników, drogiego sprzętu (aparatur i silników) zwłaszcza na zawodach modeli pływających;
— sprawa wyglądu i nie zawsze właściwego zachowania się części zawodników podczas uroczystości otwarcia zawodów, sposób noszenia numerów startowych, palenie papierosów na starcie, używanie nieprzyzwoitych wyrazów itp.).

Na zakończenie dyskusji postanowiono zwrócić się do władz LOK o pomoc w rozwiązywaniu wyżej problemów (transport, organizacja imprez, propaganda zawodów) oraz zalecono omówienie wszystkich niedociągnięć na najbliższej naradzie z kierownikami Wojewódzkich Ośrodków Modelarstwa LOK, aby w maksymalnym stopniu uniknąć podobnych błędów w przyszłym roku.

Następnie dokonano oceny pracy sędziów modelarstwa w 1984 r. Zwracano uwagę na brak znajomości aktualnych przepisów. Wynika z tego potrzeba częstszych szkoleń i obowiązkowych egzaminów przed nadaniem wyższych stopni sędziowskich. Mówiono również o zbytnim tolerowaniu przez niektórych sędziów faktów zamiany modeli, brudnych numerów startowych, niewłaściwego zachowania się zawodników na starcie; a także konieczności terminowych przyjazdów sędziów na zawody i rozpoczynania pracy, posiadania niezbędnego wyposażenia itp.

Pod adresem ZG LOK wysunięto też propozycje rozpatrzenia następujących wniosków:

— organizowania, jako niezbędnych, kursów szkolenia sędziów różnych specjalności;
— dopilnowania, aby na zawodach strefowych sędzia główny był powoływany z innej strefy;
— uregulowania sprawy wynagradzania sędziów modelarstwa na podobnych zasadach jak w innych dyscyplinach sportowych.

Zastępca redaktora naczelnego Czasopism Modelarskich LOK Stefan Smolis złożył informacje o działalności wydawniczej czasopism modelarskich LOK. Jego wypowiedź dotyczyła zwłaszcza trudności z terminowym wydawaniem czasopism z powodu ograniczonych możliwości poligraficznych, opóźnienia „Modelarza" o 1,5 miesiąca, „Małego Modelarza" o 2 miesiące, „Planów Modelarskich" o 3 miesiące. Zapowiedział, że poprawa w tym względzie będzie możliwa dopiero od II kwartału 1985 r. Red. Stefan Smolis mówił również o konieczności wyrównania niedoborów finansowych „Planów Modelarskich", co przy obecnej wysokości nakładu i cenie 1 egz. jest niemożliwe do zbilansowania. Po dyskusji postanowiono:

— dokładania wszelkich starań aby wszystkie tytuły wydawane były regularnie w oznaczonych dniach miesiąca,
— publikacji większej ilości artykułów dydaktycznych na tematy wychowania młodzieży zajmującej się modelarstwem,
— wyrazić zgodę na proponowane podwyższenie nakładu „Planów Modelarskich" do 12 000 egz. oraz zwiększenia ceny do 100 zł/egz.

Omówiono również następujące tematy:

a) zapowiedź Ministerstwa Oświaty i Wychowania w sprawie wymogu przeszkalania instruktorów modelarstwa w zakresie dydaktyki i metodyki zajęć z młodzieżą, bez czego dotychczasowe dyplomy wydane instruktorom LOK nie będą ważne. W tej sprawie postanowiono zwrócić się do MOiW o bliższe sprecyzowanie tych wymagań i możliwości realizacji doszkalania w tym zakresie;

b) warunkowego dopuszczenia do sprzedaży aparatur do zdalnego kierowania modeli produkcji ZSRR, NRD i CSRS. Podstawą do podjęcia tej decyzji była opinia w tej sprawie otrzymana ostatnio z Państwowej Inspekcji Radiowej;

c) wniosku omówionego i złożonego na piśmie przez kol. B. Gabrysiaka dotyczącego spraw organizacyjnych i finansowych modelarstwa LOK.

d) trudności w pracy CSH w zakresie rozwoju sieci zaopatrzenia i wyposażenia jej w artykuły politechniczne dla potrzeb modelarstwa. Powodują je wąski asortyment tych artykułów, ograniczone możliwości produkcyjne dotychczasowych uczestników Giełd Modelarskich (wciąż brak producentów silników modelarskich, aparatur RC i ich części zamiennych), minimalne przydziały dewiz na import z zagranicy itp.

JAN MARCZAK



Młodzież wraz z latawcami przemaszerowała przez ulice Piotrkowa Tryb.



Idziemy na start

XXII CENTRALNE ZAWODY LATAWCOWE

Piotrków Trybunalski 13-14.10.1984r.

Dwadzieścia dwa lata temu zrodził się pomysł aby tradycyjne jesienne zabawy latawcami dzieci i młodzieży stały się imprezą kierowaną pod patronatem „Społem" i Aeroklubu PRL. Postanowiono wówczas, aby imprezy, które nazwano „Świętem Latawca" miały charakter trójstopniowych zawodów sportowych, których uwieńczeniem byłyby zawody krajowe.

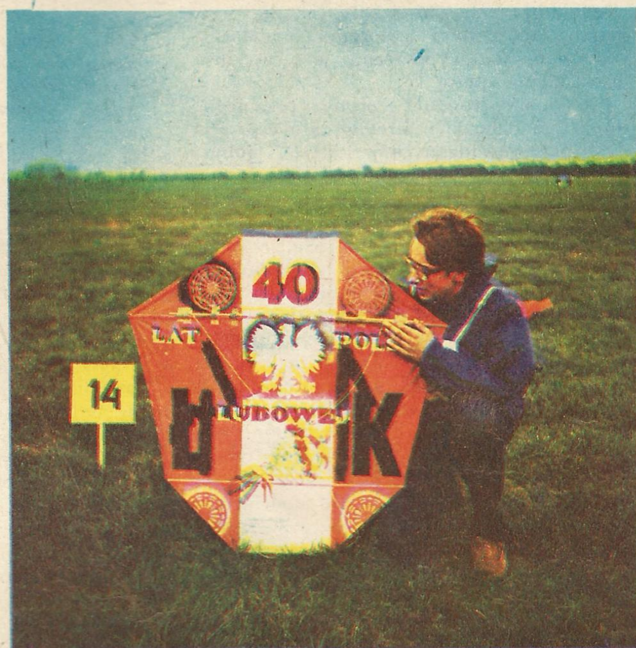
Pierwsze Centralne Zawody Latawcowe odbyły się w 1963 roku w Warszawie. W eliminacjach do nich wzięło wówczas udział 16 tys. dziewcząt i chłopców. Następne Centralne Zawody odbyły się: w Warszawie w latach 1964, 1965, 1972; w Gdańsku w 1966 r., w Dęblinie w 1968 r., w Toruniu w 1969 r., w Jeleniej Górze w 1970 r., w Lesznie Wielkopolskim w latach 1971 i 1979, w Olsztynie w 1973 r. We wszystkich zawodach eliminacyjnych do Centralnych Zawodów Latawcowych w Piotrkowie Trybunalskim uczestniczyło ponad 80 tys. młodzieży. Według opinii red. Pawła Elszteina trzyletnia przerwa w przeprowadzaniu zawodów centralnych wpłynęła ujemnie na poziom konstrukcji latawców. Przypuszczamy, że coroczne organizowanie następnych Centralnych Zawodów Latawcowych zachęci instruktorów i młodzież do poszukiwania ciekawych konstrukcji.

Działacze ze „Społem" i Aeroklubu PRL dużym nakładem pracy przygotowali się na przyjęcie w ich mieście najlepszych konstruktorów latawców z całej Polski. Wydano plakaty, pisano o tym wydarzeniu w miejscowej prasie, udekorowano lotnisko — miejsce startów.

W sobotę 13 października br. odbyła się uroczystość otwarcia zawodów. Przy dźwiękach orkiestry górniczej z Fabryki Maszyn Górniczych w Piotrkowie Trybunalskim, młodzież z barwnymi latawcami przemaszerowała ulicami tego miasta na plac przy Urzędzie Wojewódzkim, gdzie odbyła się uroczystość otwarcia zawodów. Odegrano hymn narodowy. Przemawiali: prezydent Piotrkowa Tryb., prezes ZG APRL i prezes CZSS „Społem". Przemawiał również młody



Latawiec Adama Langera z Katowic



Wiele latawców miało napisy nawiązujące do 40-lecia PRL
Fot. kol. B. Koszewski



Ciekawy latawiec płaski Bartłomieja Biwejnisa z Giżycka, woj. suwalskie



Jedna z ciekawszych konstrukcji latawców skrzynkowych

zawodnik. Powiedział on m.in. „Dla nas młodzieży, 40 lat to historia, znamy ją jednak od rodziców, z kart podręczników szkolnych, literatury i filmu. Jesteśmy z tej historii dumni, podziwiamy ludzi, którzy ją tworzyli i chcemy być do nich podobni, kontynuować ich tradycje. Nie chcemy tylko jednego, żeby w naszym kraju ani gdzie indziej na świecie znowu strzelano, nie chcemy, by ludzie się nawzajem zabijali, nie chcemy wojny. Dziś budujemy i wypuszczamy latawce marząc, że kiedyś zasiądziemy za sterami prawdziwego samolotu, ale niech to będzie samolot bez bomb i pocisków. Niech niebo zawsze będzie pełne kolorowych latawców, a ziemia pełna uśmiechu, radosnych szczęśliwych ludzi".

Młodzież złożyła również wieńce pod pomnikami Bohaterów Walk za Polskę i Lud 1939—1945 oraz Zwycięstwa Przyjaźni i Braterstwa Broni. Odegrany przez orkiestrę hymn lotnika był końcowym akcentem tej uroczystości.

W sobotę młodzież z wielką radością przyjęła zaproszenie do wojskowej jednostki lotniczej, w której udostępniono jej do zwiedzania sale tradycji, techniki oraz hangary. Młodzi ludzie mogli z bliska zobaczyć jak odbywa się szkolenie w trenażerach, jak wygląda prawdziwy samolot silnikowy czy odrzutowy. Żołnierska grochówka zjedzona wspólnie przy długich stołach ustawionych na lotnisku smakowała znakomicie.

W niedzielę 14.X.br., przy bardzo silnym wietrze 30—40 km/h), odbyły się konkurencje w lotach latawców skrzynkowych i płaskich. Pomiaru wysokości dokonywały załogi z samolotów latających na odpowiednim pułapie, które drogą radiową podawały poszczególne wyniki. Były pewne niedokładności w określaniu wysokości lotów latawców. Przypuszczamy, iż w przyszłym roku przy lepszej pogodzie uniknie się tego rodzaju pomyłek, które przez młodych zawodników przyjmowane były z goryczą.

Przy dużym wietrze i przejmującym zimnie odbyło się zakończenie zawodów. Każdy z zawodników otrzymał od „Społem" upominek w postaci książki, flamastrów, menażek harcerskich itp. trzem zwycięskim zespołom wręczono puchary ufundowane przez Aeroklub PRL, Radę Nadzorczą i Zarząd „Społem" CZSS oraz Centralną Składnicę Harcerską. Zwycięzcy indywidualni otrzymali pamiątkowe medale i dyplomy. Najmłodszemu zawodnikowi, 7-letniemu Sebastianowi Kubikowi wręczono nagrodę specjalną ufundowaną przez Inspektorat Lotniczy Głównej Kwatery ZHP.

S. SMOLIS

dokończenie na str. 14



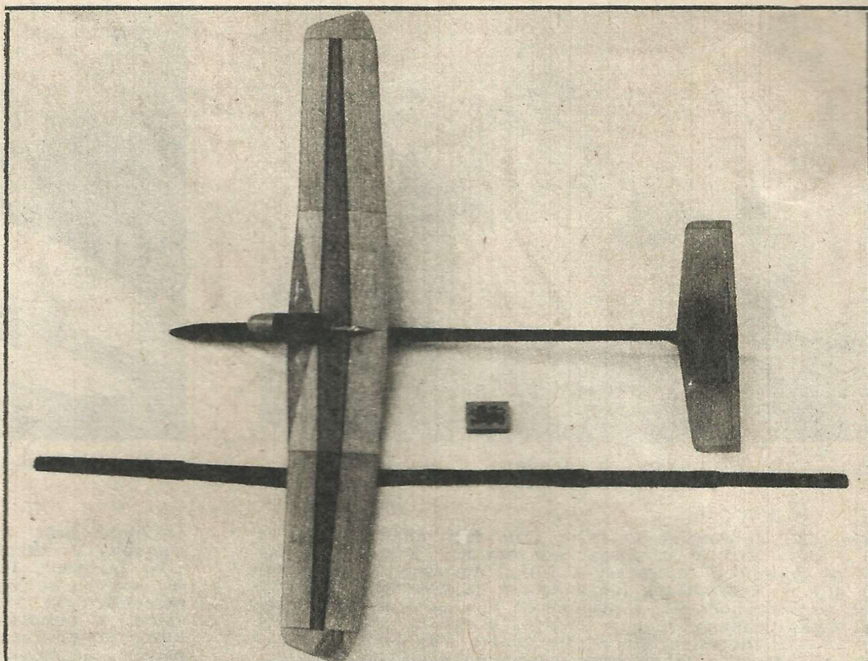
Roman Kowalski z modelarni LOK w Brodnicy ze swym latawcem



Janusz Pawlikowski z Wałbrzycha z latawcem skrzynkowym
Fot. S. SMOLIS

SZYBOWIEC O NAPĘDZIE RAKIETOWYM KLASY S8E

Rekord Polski 6'20" -Jamboł 23.09.84r.



45 110 135 294 80 60 95 16 10 8 60 85 125 300 150 385 80 30 90 60

Rekord Polski
6'20"
23.09.1984 Jambol
Bułgaria

Szybowiec RC
o napędzie rakietow.
klasy S8E
ST83

Konstruował: H. Szendzielorz
W. Tendera

KONSTRUKCJA MODELU

Skrzydło — ma konstrukcję skorupową ze szczątkowym dźwigarem w centropłacie. Dźwigar ma dwie listwy sosnowe o wymiarach 7 x 2 mm w centralnej części ścienione aż do połączenia z uszami do szerokości 2 mm oraz wypełnione balsą grubości 2 mm. Pokrycie stanowi balsa o grubości 1,5 mm. Skrzydło posiada profil E-205. Cały płat pokryty jest kolorową japonką i kilkakrotnie cellonowany i szlifowany. Łączenie skrzydła z kadłubem za pomocą kołka stabilizującego przy natarciu oraz śruby M4 umieszczonej w 2/3 głębokości od natarcia, wykonanej z duralu.

Kadłub — wykonany jest z kompozytu włókna szklanego i węglowego, oklejony japonką i kilkakrotnie cellonowany.

Stateczniki — wykonane są z pełnej balsy grubości 2 mm, profil symetryczny dwuwypukły.

Pojemnik na silnik jest skonstruowany jako element oddzielny. Średnica wewnętrzna 23,5 mm. Zrobiony z kompozytu włókna szklanego i papieru. Przyklejony na wsporniku żywicą epoksydową do kadłuba.

Pomimo nieco większych oporów aerodynamicznych takie rozwiązanie posiada wiele zalet. Napiszę o tym w jednym z najbliższych numerów „Modelarza". Model uzbrojony w aparaturę, bez silnika waży 200 g. Podczas startu na silnikach WT-30 Ns masa startowa nie przekracza 250 g. Model startuje z wyrzutni czteroprętowej o długości 900 mm.

WITOLD TENDERA

XLIX MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SWOBODNIE LATAJĄCYCH KLAS F1A,B,C

Lotnisko Strzyżewice — siedziba Centrum Wyszkolenia Lotniczego to miejsce znane wszystkim modelarzom. W dniach 19—23. 09.br. rozegrano na nim Mistrzostwa Polski Modeli Latających kl. F1A,B,C w grupach juniorów i seniorów. 19 i 20 września o palmę pierwszeństwa walczyli juniorzy. Warunki pogodowe były dobre. Jednak zawodnicy startujący w kategorii F1A musieli wykazać się szczególnie dobrą znajomością rzemiosła, bowiem dwie ostatnie kolejki lotów rozegrano w późnych godzinach popołudniowych, prawie przy pełnym zachmurzeniu, dużej wilgotności powietrza i wietrze 2—4 m/sek. Juniorzy zaimponowali wszystkim opanowaniem i pokazem pięknego holowania z maksymalnym wykorzystaniem haków do startów dynamicznych. Muszę tutaj pochwalić trójkę zwycięzców w F1A — Waldemara Mroczka z Włocławka, Roberta Radwańskiego ze Stalowej Woli i Dariusza Stężalskiego z Wrocławia, a opiekunom chcę złożyć podziękowanie za dobre przygotowanie młodych zawodników do mistrzostw.

Podobnie pokazowymi były starty gumówek F1B. Z uznaniem muszę wyrazić się o opiekunach czterech młodych zawodników z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego, plasujących się w dziesiątce mistrzostw. Henrykowi Kucharskiemu wyrasta groźny konkurent — syn wicemistrz. Młodzi modelarze uważnie słuchali rad opiekunów i sumiennie wypełniali polecenia. Sądzę, że poprzez częste starty w nowym sezonie młodzież nabędzie rutyny startowej.

Silnikówki F1C — tu klasą dla siebie był Andrzej Syty z Aeroklubu Białostockiego. Wicemistrzom brakowało pewności w lataniu. Niedopracowany lot silnikowy i przejście do lotu szybowego to główne mankamenty zauważone na starcie. Wydaje mi się, że młodziacy powinni latać modelami bez mechanizacji, nauczyć się właściwej regulacji silnika i obsługi mechanizmów, by później nie mieć problemów ze zmianą kątów zaklinowania statecznika wysokości czy z lotką statecznika kierunku. W F1C najlepiej zdają egzamin silniki Felicjana Gadomskiego — Fegady 2,5 (oscylują w granicach 26—28 tys. obr/min. i mocy — 0,9 KM). Prośba więc o większą ich ilość i oczywiście właściwą dystrybucję po sklepach Składnicy Harcerskiej w Polsce. Cena silnika 7500 zł.

Seniorzy mieli inne warunki. Szybowce F1A latać musiały przy porywistym wietrze 4—8 m/sek, w porywach dochodzących do 9—10 m/sek (nie było możliwości przerwania imprezy ze względów organizacyjnych). Modelarze łamali swoje szybowce, których konstrukcje, często nie dostosowane do prędkości wiatru ulegały zniszczeniu. Duże rozpiętości, mała sztywność płatów i stateczników oraz, co tu kryć brak treningu w trudnych warunkach — powodowały wiele rozczarowań. Jedynie Roman Gołubowski utrzymał się w trójce. Zwyciężył młody modelarz z Aeroklubu Wrocławskiego Krzysztof Stężalski. Wicemistrzami zostali Roman Gołubowski z Aeroklubu Białostockiego i Wiesław Patuszak z Aeroklubu Ostrowskiego.

Drugi dzień lotów modeli seniorów — gumówki F1B. Latamy na terenach kombinatu rolnego Gola — 25 kilometrów od Leszna gdzie znajduje się lotnisko, które może będzie świadkiem pierwszych w Polsce Mistrzostw Świata F1A,B,C. Sprawdzono więc jednocześnie jak ów teren nadaje się do rozegrania imprezy gdzie będzie pracowało 30 — 40 komisji sędziowskich. W F1B znów klasą dla siebie był Andrzej Poczobut z Aeroklubu Białostockiego. Poziom konkurencji ilustruje tabela. Znów daje znać o sobie brak gumy, silnikówki latają wysoko — trzech zawodników osiąga loty maksymalne. W pierwszej dogrywce wyłania się mistrz i wicemistrzowie — Roman Czerwiński oraz Jerzy Krzemiński i Piotr Plachetka. Jan Ochman i Tadeusz Piątek plasują się na czwartym i piątym miejscu.

Na uroczyste zakończenie mistrzostw przybyli przedstawiciele władz Leszna oraz mgr Paweł Włodarczyk i kierownik sportowy mistrzostw i przewodniczący jury PL Jan Banach z GK ZHP. Wszystkie sprawy organizacyjne spoczywały w rękach mgr. Czesława Wolskiego. Dwudziestoosobową komisją sportową kierował Jerzy J. Kaczorek. Nad całością czuwał i funkcję kierownika mistrzostw pełnił płk pil. mgr inż. Eugeniusz Hilczer.

Zwycięzcy otrzymali dyplomy, medale i piękne kryształowe puchary. Wszystkim zawodnikom życzono dalszych sukcesów w roku następnym i powodzenia w życiu osobistym. Sędziom i organizatorom podziękowano za pełną poświęcenia pracę oraz obiektywne prowadzenie zawodów. Warto nadmienić, iż uroczystość zamknięcia mistrzostw uświetniona została wręczeniem insygniów Mistrza Sportu instruktorowi, zawodnikowi — wieloletniemu reprezentantowi Polski w klasie F1A Andrzejowi Filończukowi z Aeroklubu Białostockiego.

J. KACZOREK

F1A * JUNIORZY

1	WALDEMAR MROCZEK	WŁOCŁAWSKI	1225
2	ROBERT RADWAŃSKI	STALOWOWOLSKI	1216
3	DARIUSZ STĘŻALSKI	WROCŁAWSKI MKL MDK	1209
4	LESZEK PRZYTOCKI	GLIWICKI	1203
5	ANDRZEJ JESIORSKI	GLIWICKI	1169
6	ANDRZEJ KANIUGA	ZIEMI ZAMOJSKIEJ	1163
7	MIROSŁAW ŻUKLIŃSKI	PODKARPACKI	1150
8	ANDRZEJ WÓJCIK	ZAGŁĘBIA MIEDZ.	1140
9	WOJCIECH GONTAREK	WARSZAWSKI	1139
10	ROMAN MICHALSKI	ZIEMI LUBUSKIEJ	1110

F1A * SENIORZY

1	KRZYSZTOF STĘŻALSKI	WROCŁAWSKI MKL OLD BOY	1184
2	ROMAN GOŁUBOWSKI	BIAŁOSTOCKI	1134
3	WIESŁAW PASTUSZAK	OSTROWSKI	1108
4	CZESŁAW SKRZYPCZAK	ZAGŁĘBIA MIEDZ.	1095
5	JAROSŁAW ROSPARA	LESZCZYŃSKI	1089
6	PIOTR ZAJDEL	GLIWICKI	1077
7	PIOTR ZACHOSZCZ	WROCŁAWSKI MKL OLD BOY	1067
8	STEFAN JURCZENIAK	ZAGŁĘBIA MIEDZ.	1031
9	TOMASZ KOZERA	WARSZAWSKI	1029
10	JERZY JURASZEK	BIELSKO-BIALSKI	911

F1B * JUNIORZY

1	SŁAWOMIR GAJEWSKI	WARMIŃSKO-MAZ.	1165
2	KRZYSZTOF KUCHARSKI	KUJAWSKI	1159
3	JÓZEF KOŚCIARZ	GLIWICKI	1148
4	BOGUSŁAW MOSKAŁA	BIELSKO-BIALSKI	1147
5	WŁODZIMIERZ GRZESICA	LOK WROCŁAW	1140
6	PRZEMYSŁAW GAJEWSKI	WARMIŃSKO-MAZ.	1116
7	JAROSŁAW BOBIN	WARMIŃSKO-MAZ.	1113
8	GRZEGORZ SZWEDO	STALOWOWOLSKI	1060
9	MAREK KUCZYŃSKI	ŚLĄSKI	1029
10	GRZEGORZ BUKOWSKI	WARMIŃSKO-MAZ.	965

F1B * SENIORZY

1	ANDRZEJ POCZOBUT	BIAŁOSTOCKI	1260
2	EUGENIUSZ COFALIK	ROW	1207
3	JERZY PODLEWSKI	POMORSKI	1202
4	ZDZISŁAW KULS	WARSZAWSKI	1188
5	EWALD STAWINOGA	GLIWICKI	1188
6	KRZYSZTOF RÓŻYCKI	POZNAŃSKI	1160
7	ROMAN SOWA	GLIWICKI	1146
8	ZBIGNIEW TUKENDORF	WŁOCŁAWSKI	1127
9	ZDZISŁAW LEPELE	ZIEMI LUBUSKIEJ	1125
10	NORBERT PARUCHA	OPOLSKI	1123

F1C * JUNIORZY

1	ANDRZEJ SYTY	BIAŁOSTOCKI	1222
2	KAZIMIERZ GAŁUSZKA	LOK LEGNICA	853
3	MIROSŁAW CUDAK	ŚLĄSKI	754
4	WOJCIECH ŚREDZIŃSKI	LOK TARNOBRZEG	666
5	CEZARY GALIŃSKI	GLIWICKI	604
6	PIOTR KOWALCZYK	POZNAŃSKI	367
7	ADAM SIAMA	WROCŁAWSKI MKL MDK	362
8	ADAM KRAKOWIAK	WARMIŃSKO-MAZ.	337
9	JAROSŁAW FISCHER	POZNAŃSKI	325
10	RADOSŁAW SZNAJDER	POZNAŃSKI	300

F1C * SENIORZY

1	ROMAN CZERWIŃSKI	ZAGŁĘBIA MIEDZ.	1260 /236/
2	JERZY KRZEMIŃSKI	WARMIŃSKO-MAZ.	1260 /216/
3	PIOTR PLACHETKA	GLIWICKI	1260 /209/
4	JAN OCHMAN	WROCŁAWSKI MKL OLD BOY	1224
5	TADEUSZ PIĄTEK	WROCŁAWSKI MKL OLD BOY	1223
6	RYSZARD BĄBLEWSKI	ZAGŁĘBIA MIEDZ.	1199
7	EDWARD PODGÓRSKI	ZAGŁĘBIA MIEDZ.	1144
8	MAREK ROMAN	WARSZAWSKI	1130
9	MAREK FULARA	GDAŃSKI	988
10	MARIAN MAŁECKI	POZNAŃSKI	980



REKORD POLSKI NA OBOZIE TRENINGOWYM

W dniach 15 — 25.08.84 r. 12 modelarzy Aeroklubu Krakowskiego przebywało na obozie treningowym w Szkole Szybowcowej „Żar". Stworzono tam idealne warunki dla radiomodelarzy. Dla modeli swobodnie latających było zbyt mało miejsca. Znaleźliśmy jednak odcinek prosty i poziomy o długości około 80 m, gdzie postanowiłem zorganizować przygotowaną wcześniej próbę prędkości wodnosamolotu z napędem gumowym.

Próbę przygotowaliśmy na dzień 22.08.84 r., na godziny ranne. Bazę wyznaczył mierniczy Janusz Muller przy pomocy atestowych przyrządów: taśmy, teodolitu, tyczki. Poza jej granicami wykonałem dwa zbiorniki wodne, krawędzie zbiornika stanowiły stalowe pręty połączone sznurem i wyłożone folią. Wymiary zbiorników 1,6 x 0,8 x 0,15 m każdy mieści ok. 200 litrów wody, którą sztafeta kolegów dostarczyła wiadrami z hydrantu pod hangarem.

Pierwszy przelot o godz. 8^{17}. Czasy: 4,0 i 4,0 sek. czyli prędkość 45,000 km/godz. Przeniesienie startu na drugi zbiornik, przegrupowanie sędziów. Start o godz. 8^{31} kończy się upadkiem w trawę i awarią mechanizmu składania pływaka. Czas goni, pozostało mi 15 minut, szybka naprawa nie daje pełnego rezultatu. O godz. 8^{44} startuję ponownie, pływak źle się składa i stąd czasy: 5,5 i 5,6 sek. Prędkość — 32,432 km/godz. Średni wynik z dwóch przelotów — **38,716 km/godz.**

Wynik powinien być jednak lepszy. Decyduję się na naprawę modelu i ponowny oblot bazy w obie strony. Jest godz. 9^{13}, pewnie z emocji przy starcie robię elementarny błąd, model przechyla się za momentem działającym siły i uderza o ziemię. Złamane skrzydło i koniec zabawy.

Model konstrukcji klasycznej: kadłub, stateczniki i obsada śmigła ze zwykłej gumówki uzupełniony pływakiem. Skrzydła zbudowane specjalnie do tego celu, profil płaski, łopatki śmigła o średnicy 510 i skoku 550 mm, wykonane specjalnie do tego modelu. Mechanizm składania pływaka przedniego dźwigniowo — linkowy, uruchamiany piastą śmigła.

Podstawowe dane techniczne:

całkowita powierzchnia nośna — 17,76 dm²,
całkowita masa modelu — 264,2 g (w tym 37,6 g gumy),
obciążenie powierzchni nośnej — 14,88 g/dm²,

Regulacja modelu: kąt zaklinowania płata 0°, statecznika poziomego — —1°. Po 8 sekundach od startu statecznik poziomy przestawia się na — 3°, co powoduje lot wznoszący na reszcie obrotów, a później bezpieczny lot ślizgowy. Bazę przelatuje na wysokości 1,0 — 2,5 m, po torze prawie prostoliniowym z tendencją skrętu w prawo. Prostoliniowość lotu jest zresztą najtrudniejszą rzeczą do regulacji.

Była to, o ile wiadomo pierwsza próba w Polsce i traktuję ją jako doświadczalną.

Mgr inż. BRONISŁAW MALCZYK
AEROKLUB KRAKOWSKI

1200
490
120
120
LINIA WODNA
200
270
100
120
820
1180
720
BALSA 17x3
BALSA 1,0
BALSA 15x2,5
BALSA 1,5
BALSA 5x2
SOSNA 5x1,5
BALSA 8x5
BALSA 7x6
PROFIL PŁATA
PROFIL STATECZNIKA

REKORD POLSKI
PRĘDKOŚĆ NA BAZIE
38.716 km/h

90
110
440
520
80
510/550

Skala	MODEL KLASY F1B „HYDRO"	Ilość ark. 1
Data 29.08.84.	Konstruował: mgr inż. Bronisław MALCZYK Kreślił: Antoni OPOCZKA	Nr ark. 1

Model latający z napędem gumowym samolotu Caudron-Renault „RACER C-100"

Z uwagi na zastosowaną skalę model „Racera C-100" można wykonać z małych, odpadowych kawałków balsy, które znajdą się na pewno w każdej modelarni. Wszystkie podstawowe elementy konstrukcyjne zostały podane na planie w skali 1:1 (skala A) są to:
1) stery i stateczniki wysokościowe,
2) stery i statecznik kierunkowy,
3) skrzydło (połowa lewa) — prawa-zwierciadlane odbicie,
4) profil nasadowy i końcowy skrzydła,
5) okładziny skrzydłowe — na dźwigar i krawędzie,
6) górne nadstawki kratownicy kadłuba (A — 1),
7) dolne nadstawki kratownicy kadłuba (Al-El),
8) śmigło redukcyjne,
9) śmigło do lotu (łopatka z obsadą),
10) grzybek z haczykiem śmigła.

Pozostałe rzuty modelu narysowane w skali B należy przy montażu powiększyć jeden raz, aby otrzymać wielkość naturalną. Radzę zwracać uwagę na dokładność, kąty i staranną obróbkę poszczególnych części — jest to gwarancją dobrych wyników w locie,

WYKONANIE MODELU

Kadłub

Powiększamy do skali 1:1 boczny rzut kadłuba. Na desce montażowej, na szpilkowym szablonie z listewek (twarda balsa) około 2 x 2 kleimy obydwa boki kadłuba. Po wyschnięciu sklejamy przy pomocy takich samych poprzeczek szkielet podstawowy kadłuba. Na nim montujemy nadstawki górne oraz dolne, które łączymy podłużnicami z twardej balsy o przekroju 1,5x1,8 mm. Podłużnice są zaznaczone poprzecznymi kreskami na przekrojach nadstawek. Górną część kabiny, przód (góra i dół) kadłuba robimy z klocków z miękkiej balsy. W przodzie kadłuba wykonujemy otwór na wprowadzenie grzybka (osady śmigła wykonanej na tokarce z duraluminium).

Górną część do kabiny i dolną do podwozia (Bl do Dl) pokrywamy cienkim kartonem (okładka zeszytu szkolnego). W tylnej części wklejamy płozę ogonową sklejka 0,8 mm).

Skrzydło

Według podanych profili wykonujemy dwa szablony z blaszki z puszki od konserw. Ze skrawków balsy 1 mm piłujemy dwa bloki profili — lewy i prawy. W każdym bloku znajdować się powinno 10 sztuk profili. W celu zniżenia wagi modelu możemy profile 3,5,7 i 9 skrócić (skrót pokazany jest przerywaną linią na profilu nr 10 w skali 1:1). Montaż przeprowadzamy na desce zwracając uwagę na dokładność, czystość i zachowanie kątów. Wycinamy lotki i wklejamy ich dźwigarki z odpowiednich listewek. Po oczyszczeniu, w klockach podwoziowych wiercimy otwory na golenie podwozia.

Stateczniki i stery

Wykonujemy je z listewek na szablonie szpilkowym. Po sklejeniu zaostrzamy krawędź spływu tworząc profil symetryczny. Stateczniki ze sterami oraz lotki ze skrzydłem łączymy po oklejeniu blaszkami aluminiowymi 0,3 mm grubości.

Podwozie

Wykonujemy je z balsy i wklejamy po oklejeniu skrzydeł. Osłony podwozia wykonane z kartonu, wyginamy i przyklejamy do goleni podwozia.

Smigło

Możemy wykonać śmigło redukcyjne i do lotu. To ostatnie osadzamy w rurce papierowej, co umożliwia nam regulację kąta natarcia, czyli skoku śmigła. Oś śmigła wykonujemy z drutu 0,4 mm średnicy, podobnie jak haczyk zaczepu tylnego gumy.

Montaż całości

Skrzydła wklejamy do kadłuba, łącząc obie połowy okładzinami oraz wzmacniając je trójkątami z balsy (patrz plan). Podobnie montujemy stateczniki ze sterami wklejając na ich przedniej krawędzi haczyk zaczepu gumy. Za wręgą I należy wykonać otwór wejściowy do zakładania naciągu gumowego (4 pasemka 1 x 3).

Cały model oklejamy papierem japońskim lub cienką bibułką, naciągamy i cellonujemy. Po wyschnięciu malujemy na kolor granatowy z kanarkowo-żółtymi cyframi (na obu skrzydłach i na kadłubie) oraz literami „C" na sterach kierunkowych. Na kadłubie przyklejamy dwie czarne listwy po obu stronach kabiny oraz stopień wejściowy na lewym skrzydle. Śmigło redukcyjne ma naturalny kolor drewna z okuciem krawędzi natarcia (staniol) i czerwonym znakiem. Tył śmigła czarny-matowy. Pas na kadłubie malować jak cyfry i litery.

Po wyważeniu modelu z naciągiem gumowym przystępujemy do prób w locie. W celu powiększenia stateczności obie lotki skrzydła wychylamy lekko w górę — około 1,4 mm na krawędzi spływu. Oblatywanie przeprowadzamy w hali ew. na dworze przy bezwietrznej pogodzie. Model prawidłowo wykonany i wyważony powinien wykonać poprawny lot i lądować z obracającym się śmigłem. Mimo małej wagi model jest szybki — można to regulować zmianą skoku śmigła. Po ustaleniu optymalnego skoku łopatki zakleić.

Wykonawcom życzę udanych lotów!

Dane modelu:

długość kadłuba (całkowita) — 448 mm,
rozpiętość skrzydeł — 415 mm,
szerokość kadłuba na wręgach B-G — 37 mm,
wysokość kadłuba na wrędze Dl — 62 mm,
średnica śmigła redukcyjnego — 118 mm,
naciąg gumowy — 4 pasma 1 x 3 mm l = 330 mm.

Uwaga: Kabinka na planie pokazana jest w położeniu otwartym „o".
W położeniu zamkniętym należy przesunąć ją do punktu „z".

OPIS SAMOLOTU

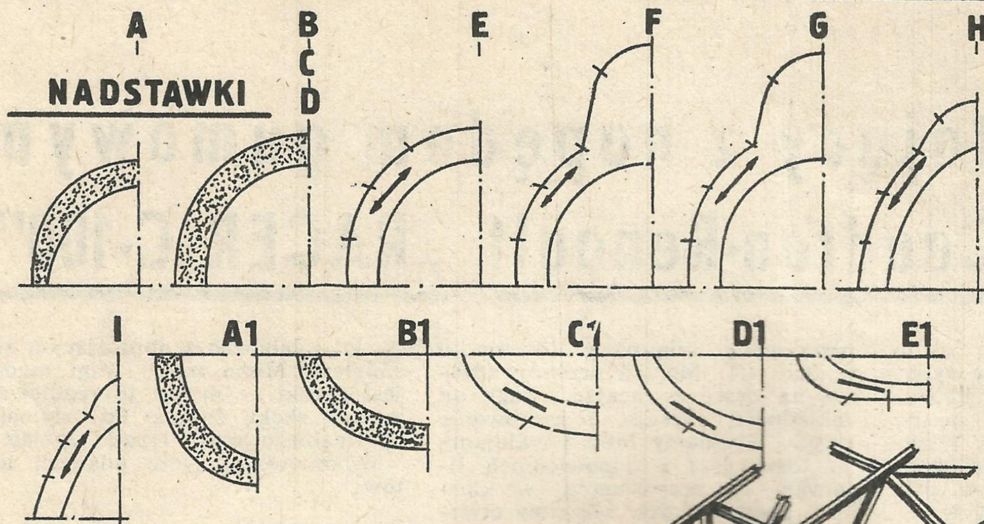
W latach 30-tych konstruktor francuskich zakładów Caudron-Renault, inżynier Marcel Riffard opracował samoloty C-450 i C-460. Osiągnięte przez nie rekordy w klasie lekkich samolotów sportowych do dnia dzisiejszego nie zostały pobite. Były one przygotowane specjalnie na wyścig „Deutsche de la Meurthe". Silnik samolotów biorących udział w imprezie nie mógł przekraczać pojemności skokowej 8 l. Samolot musiał wystartować i wylądować na pasie lotniska o długości 550 m. Konkurencja składała się z dwóch lotów wokół trójkąta o łącznej długości boków równej 100 km. Trasę tę samolot przelatywał 10 razy w każdym z lotów (tj. dwa razy 1000 kilometrów). Po pierwszym lądowaniu następowała 90-minutowa przerwa w lotach, przeznaczona na kontrolę samolotu i uzupełnienie paliwa. Samolot, którego półredukcję z napędem gumowym (model) pokazujemy na planie był studium prototypowym, wstępnym.

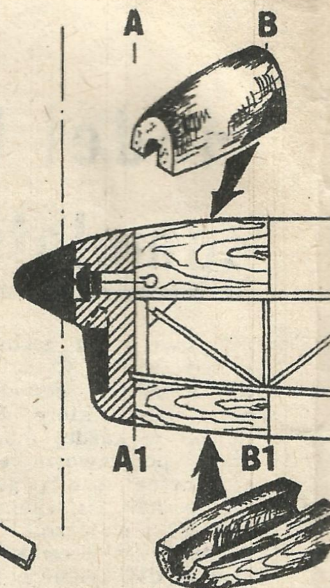
Zbudowane samoloty zajęły szereg pierwszych miejsc osiągając znakomite rezultaty. W roku 1934 w „Coup Deutsche" C-450) ze stałym podwoziem (pilotowany przez Maurice Arnoux zajął pierwsze miejsce wynikiem 389 km/h. Ten sam samolot z silnikiem R-428 (370 KM) osiągnął prędkość 505,848 km/h, ustanawiając nowy rekord świata. Pilotem był Raymond Delmotte. Następnie ustanowiono rekordy na 100, 500 i 1000 km. Do dnia dzisiejszego dochował się jeden egzemplarz dalszej wersji — C. 461 który jest eksponowany w Musee de l'Air w Paryżu.

Dane samolotu:
1) rozpiętość skrzydeł
2) długość całkowita
3) powierzchnia nośna
4) masa
5) masa w locie
6) najlepszy wynik w locie
— 6,75 m,
— 7,15 m,
— 7,24 m²,
— 512 kg,
— 930 kg,
— 505,848 km/h.

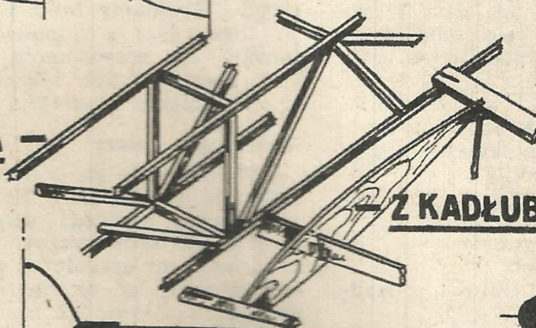
mgr JAN TOMASZEWSKI

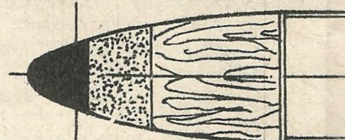
Opracowane na podstawie:
1) Plany samolotu — Liga Obrony Powietrznej Państwa 1938
2) Model-Service" 1959
3) „Letectvi + Kosmonautika" 4/71



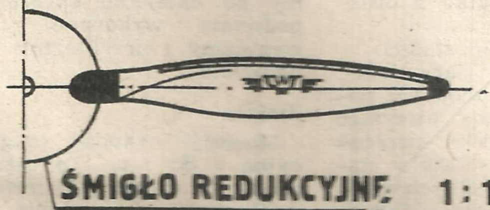


MONTAŻ SKRZYDŁA

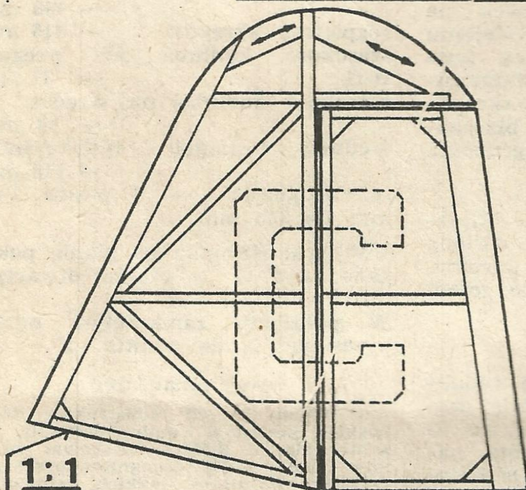




ŻÓŁTY

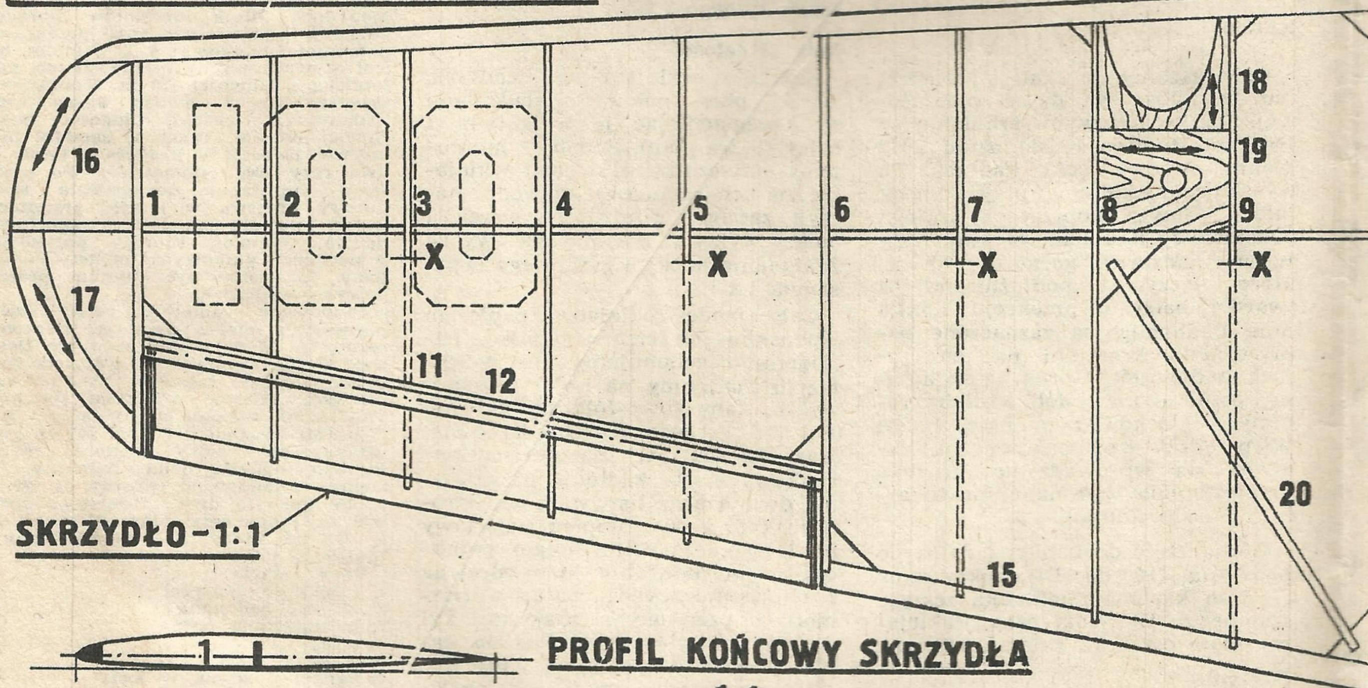


ŚMIGŁO REDUKCYJNE 1:1



1:1

STER I STATECZNIK KIERUNKOWY

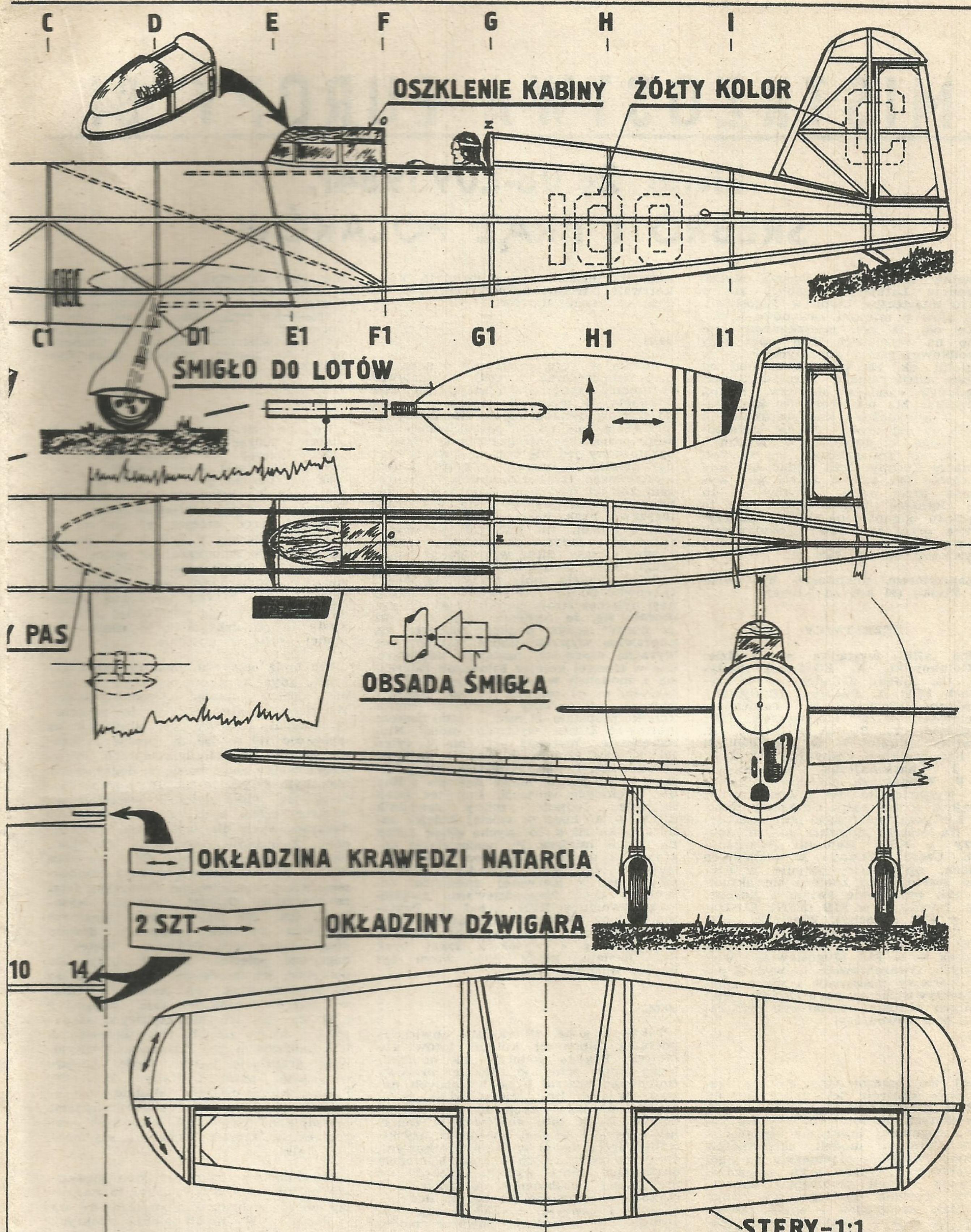


SKRZYDŁO-1:1

PROFIL KOŃCOWY SKRZYDŁA
1:1

X
10

PROFIL NASADOWY SKRZYDŁA
1:1



SKALA A

0 1 2 3 4 5 CM

SKALA B

0 2 4 6 8 10 CM

CAUDRON—RENAULT—RACER

MISTRZOSTWA EUROPY '84

Livno 28.08-1.09.1984r.

SREBRO I BRĄZ POLAKÓW

Kolejne mistrzostwa Europy Modeli Swobodnie Latających odbyły się w pobliżu miasteczka Livno w Jugosławii. Kilka słów o miejscu zawodów. Livno, liczące ok. 12 tys. mieszkańców, położone na wysokości 700m npm leży w środkowej części gór Dynarskich w odległości ok. 100 km na wschód od znanego adriatyckiego kurortu Splitu. W pobliżu rozciąga się tzw. Dolina Livnieńska. Ma ona koło 100 km długości i kilkanaście km szerokości. I właśnie na jej części, zwanej Livnieńskim Polem, o długości ok. 23 km i szer. ok. 13 km spotkali się czołowi modelarze Europy. Jeśli dodać, że Pole jest równe jak stół, a trawa jest wyskubana przez owce i krowy — to obraz „lotniska" będzie pełny. Jest to po prostu gigantyczna łąka wykorzystywana przez rolników z okolicznych wsi. Wokół piętrzą się szczyty górskie o wysokości do ok. 2000 m.

Organizatorem mistrzostw był aeroklub Visoko (80 km od Livna).

UCZESTNICY

Ekipa APRL wystąpiła w składzie: R. Gołubowski, A. Fiłończuk (Białystok), Cz. Ziober (Gliwice) — w szybowcach FIA; A. Poczobut (Białystok), P. Sikora (Poznań), Z. Tukiendorf (Włocławek) — w gumówkach F1B; J. Ochman, T. Piątek (Wrocław), R. Czerwiński (Lubin) — w silnikówkach F1C. Kierownikiem ekipy był płk dypl. pil. J. Charachajczuk, a trenerem mgr P. Włodarczyk. Ogółem w zawodach wystartowało 144 zawodników z 22 krajów, w tym ekipa Chińskiej Republiki Ludowej, startująca poza konkursem. Na starcie zabrakło m. in. modelarzy z NRD, Rumunii, Hiszpanii, Grecji. Część wystąpiła w niepełnych składach, np. Węgrzy jedynie w F1C. Wśród startujących znaleźli się aktualni i byli mistrzowie świata i Europy, m. in. Döring — w F1B (RFN), Lusfrati — w F1C (Włochy), Wierbicki — w F1C (ZSRR), Andriukow — w F1B (ZSRR), Meczner — w F1C (Węgry), Widensek — w F1A (Jugosławia) i wielu innych. Gwarantowało to wysoki poziom sportowy mistrzostw i sporo emocji. Rzeczywistość to potwierdzała. Wielu miłych wzruszeń dostarczyli tym razem i nasi zawodnicy.

28.08.

Dzień ten przeznaczony był na trening oraz kontrolę techniczną modeli. Kontrolę przeprowadzano w namiotach rozstawionych na lotnisku. Typowe rutynowe czynności kontrolne (sprawdzanie oznakowania modeli, certyfikatów i licencji, ważenie) przebiegały na ogół bez zakłóceń. Jedynie przy sprawdzaniu masy modeli szybowców okazało się, że używana do tego celu waga była mało precyzyjna i wielu zawodników (w tym i nasi) doważało modele, które na innych wagach miały masę prawidłową. W czasie treningu zawodnicy poszczególnych krajów rozłożyli stanowiska startowe w znacznych odległościach od siebie, tak, że śledzenie poszczególnych lotów kontrolnych było dość trudne. Sporo kibiców skupiło się przy ekipie ZSRR, aby podziwiać silnikówki — metaliki. Nasi trenowali intensywnie. Dodać należy, że zawodnicy z wyjątkiem Cz. Ziobera, startowali na tym polu w ubiegłym roku, odnosząc znaczące sukcesy. Teren był więc nam znany. A nie jest to lotnisko meteorologicznie łatwe. Noce chłodne, ranki zimne, ciepło w czasie nasłonecznienia, chłód przy zachmurzeniu, zmienne kierunki wiatru wiejącego zawsze „od gór" (wokół góry), często bezwietrznie. W takich warunkach noszenia termiczne są niewielkie, krótkotrwałe i trudne do wykrycia. Tak też było w czasie startów.

29.08.

Bomba w górę poszła już o godz. 8^{00} przy temperaturze ok. 12°C. Wystartowały modele szybowców i zaczęło się. Jak wiadomo, w modelach stosuje się haki do startów dynamicznych, umożliwiające holowanie modelu w poszukiwaniu noszeń, przez czas nieograniczony. Ściślej, ograniczony jedynie czasem trwania jednej kolejki startowej, w której muszą wystartować trzej zawodnicy. Tym razem kolejki trwały po 50 min. + 10 min. przerwy. Pierwsze dwa starty charakteryzował brak mocniejszych noszeń, żaden z modeli nie nabierał wysokości, różne były jedynie prędkości opadania, a więc i czasy. Silne wrażenia przyniósł drugi start Gołubowskiego i Ziobera, których modele robią maxy „na styk", tj. równo po 180 s! Po dwóch kolejkach nasi byli bez straty punktu. I kiedy wydawało się, że następne loty będą już „z górki" (gdyż pogoda znacznie się poprawiła, wyjrzało słońce, pojawiły się wyraźne noszenia), nastąpiło najgorsze. Oto w trzeciej kolejce Fiłończuk zapuścił się z modelem w odległy rejon lotniska (ok. 400 m od miejsca startu), biegał z nim ok. pół godziny i kiedy do końca kolejki pozostało 10 min, a miał jeszcze startować Ziober, wystrzelił model. Nieszczęśliwie. Wyraźne duszenie i tylko 107 s. Czy koniec marzeń o medalu? Okazało się, że tak. Pozostałe cztery kolejki — to pewne maxy naszych i loty bez większych sensacji. Inni też latali świetnie. Jedynie znany zawodnik ZSRR — A. Lepp w szóstej kolejce zalicza tylko 145 s, co spycha ekipę ZSRR na trzecie miejsce. Po pasjonującej dogrywce z udziałem 16 zawodników, zasłużenie zwycięża Holender Breman. Obaj nasi w pierwszej dziesiątce. Zespołowo dość niespodziewanie zwyciężają zawodnicy RFN, przed W. Brytanią. Polacy na wysokim, piątym miejscu. Ale z niedosytem. Mimo bardzo dobrej postawy i wysokich lokat brak było medalu, który tym razem był bardzo blisko.

30.08.

Także o godz. 8^{00} rakieta obwieściła początek pierwszej kolejki lotów gumówek. Pogoda podobna jak poprzedniego dnia. Chłodno, lekkie powiewy zmiennego wiatru, brak wyraźnych noszeń. Wzdłuż linii startu wiele przyrządów termistorowych do wykrywania noszeń. Czasy lotu gumówek w znacznej mierze zależą od wysokości uzyskiwanej przez model w locie silnikowym. W pierwszych dwóch kolejkach modele uzyskujące dobre wysokości (80—90 m) nie miały problemów z zaliczeniem maxów. Nieznaczne straty w drugiej, trzeciej i czwartej kolejce notuje Poczobut. W czwartej również model Sikory wpada „w dziurę" wyrzucony ze skraju noszenia. Tylko 90 s! Co za pech. Jeszcze większy spotyka Tukiendorfa, któremu w ostatniej kolejce brakuje do maxa 8 s. Nie ma naszych w dogrywce. Ale są „na pudle". Oto okazuje się, że inni też padali i nasi ku ogólnej radości wywalczyli zespołowo trzecie miejsce i brązowy medal! Medal oczekiwany od 1975 r. i może dlatego tak cenny. (W 1975 nasi gumowkarze wywalczyli srebro na Mistrzostwach Świata). Dogrywki przebiegają przy wzrastającym wietrze i gwałtownym ochłodzeniu. W pięknym stylu broni tytułu Andriuków, trzeci Gorban, piąty Goługonow. A mimo tego zespołowo wygrywają doświadczeni Francuzi, gdyż Andriukow jako obrońca tytułu Mistrza Europy startował indywidualnie (jako czwarty), a będący w ekipie Roszonok stracił punkty. Dwukrotny Mistrz Świata — Döring (RFN) był dopiero 17 (1s przed Poczobutem), chociaż korzystał z urządzeń elektronicznych. Aktualni Mistrzowie Świata — Chińczycy — na piątym miejscu (poza konkursem).

31.08.

No i wreszcie startują silnikówki. Po dwóch dobrych poprzednich dniach nasze apetyty jak gdyby wzrosły. A czy to możliwe? Nasi zawodnicy chociaż już bardzo doświadczeni, nie zdobyli takich sukcesów jak Rosjanie, Bułgarzy, Włosi, Czechosłowacy, czy Węgrzy, wśród których aż się roi od mistrzów Europy i Świata. A jednak po niezwykle emocjonującej walce polski zespół zdobył srebrny medal. Stało się to po bezbłędnych technicznie lotach całej trójki. Jedyną termiczną wpadkę miał Czerwiński w trzeciej kolejce, kiedy to po dobrym locie silnikowym model trafił w duszenie.

Nie będę opisywał poszczególnych kolejek, gdyż były one podobne do siebie, pełne napięcia, emocjonujące. Współczesne silnikówki — to doskonały, niemal pionowy, lot silnikowy na wysokość 160 — 180 m, pewne zaliczanie maxów w siedmiu kolejkach. Prawdziwa walka zaczyna się w dogrywkach. Tak było i tym razem. Przy zmniejszającej się widoczności i wzrastającym wietrze trzeba było aż czterech lotów dogrywkowych dla wyłonienia zwycięzców. Zasłużenie zwyciężył Wierbicki, chociaż dłuższy lot miał Chińczyk Hen Zhijan (406 s), startujący poza konkursem. Rzeczywiście model Chińczyka latał rewelacyjnie. Osiągał zawrotne wysokości (ok. 200 m), co przy idealnym przejściu do lotu ślizgowego dawało długie czasy lotu. Ochman i Piątek w dogrywce polecieli również dobrze ale ponieważ ich modelom w stosunku do najlepszych brak jest jeszcze kilkunastu metrów wysokości, zajęli miejsca 9 i 12, co jest ich niewątpliwym sukcesem. A srebro zespołu jest sukcesem na tyle olbrzymim co i niespodziewanym. Były gratulacje i łzy radości (przede wszystkim pani Grażyny, żony T. Piątka, która dzielnie sekundowała zawodnikom). Pierwszy z gratulacjami zawodnikom pospieszył kierownik naszej ekipy, któremu udzieliły się emocje walki.

Podsumowując start polskich modelarzy należy stwierdzić, że był to najlepszy wstęp w historii mistrzostw Świata i Europy. W nieoficjalnej punktacji (suma miejsc z trzech klas) ustąpiliśmy pola jedynie zespołowi ZSRR. O sukcesie zdecydowało dobre przygotowanie zawodników, wzorowa organizacja startów, bardzo dobra atmosfera i współpraca w zespole, w czym niemała jest zasługa trenera. Okazało się, że mamy już trzon zespołu na mistrzostwa świata które w 1985 r. odbędą się na Livnieńskim Polu. Tyle refleksji z obserwacji startów. O technice — następnym razem.

KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI

wyniki na str. 28



Mistrz Europy w F1C — Eugeniusz Wierbicki — ZSRR


Mistrz Europy w F1A — Ceny Breman — Holandia


Zawodnik chiński z modelem F1A


Mistrz Europy w F1B — Aleksander Andriukow — ZSRR nakręca gumę



Piękny model F1C — D. Fereiro — Francja


Polacy — od lewej: R. Gołubowski, J. Charachajczuk, Cz. Ziober, P. Włodarczyk, A. Fiłończuk

Foto: K. Łapiński

Myśliwiec przechwytujący Kyushu J7W1 SHINDEN

W latach II wojny światowej powstały jedynie 3 konstrukcje samolotów w układzie kaczki. Były to: włoski S.A.I. SS-4, amerykański Curtiss XP-55 Ascender i japoński Kyushu J7W Shinden.

Historia samolotu japońskiego rozpoczęła się w roku 1943, kiedy to Instytut Badań Lotniczych w Yokosuka zlecił wytwórni Watanabe (później Kyushu) opracowanie projektu samolotu myśliwskiego w układzie kaczki. W celach eksperymentalnych w zakładach Chigasaki zbudowano 3 szybowce w układzie kaczki — MXY-6. Na jednym z nich, napędzanym silnikiem 32 KM, przeprowadzono doświadczenia aerodynamiczne w locie. W połowie 1945 roku zostały prawie ukończone dwa prototypy nowego samolotu, który otrzymał oznaczenie J7W1 i nazwę „Shinden" (straszna błyskawica). Pierwszy z nich dokonał trzech lotów próbnych — 3, 6 i 8 sierpnia 1945 roku. Drugi nie został wprowadzony do programu badań w locie w związku z podpisaniem kapitulacji przez Japonię. Ten właśnie egzemplarz przewieziono do USA. Dzisiaj znajduje się on w muzeum w Willow Grove. J7W1 nie wzięły udziału w walkach, nie miały również kodowego oznaczenia, nadawanego przez aliantów samolotom japońskim.

Śmigła — pchające, sześciopłatowe, metalowe VDM o średnicy 3,400 m, skoku 4,87 stopnia i masie 310 kg.

Zbiorniki — paliwa kadłubowy 400 l, paliwa skrzydłowe 2 × 200 l, paliwa dodatkowe 2 × 200 l, wody 165 l, metanolu 2 × 75 l.

Podwozie — trójkołowe z kołem przednim, koło przednie chowane do tyłu w kadłub, do komory zamykanej dwuczęściową osłoną, koła główne chowane w płaty, do komory zamykanej osłoną trzyczęściową.

obciążenia — pow. nośnej — 210 km/m², mocy — 3,1 kg/KM, masa startowa normalna — 4928 kg, osiągi — prędkość maksymalna — 593 km/h — 0 m, — 750 km/h — 8700 m z dodatkowym wtryskiem mieszanki wodno-metanolowej, prędkość przelotowa — 444 km/h — 3000 m, prędkość lądowania — 176 km/h, czas wznoszenia na 8000 m — 10 minut 40 sekund, pułap lotu — 12 000 m, długość startu — 560 m, długość lądowania — 580 m, czas lotu — 2 godziny + 30 minut walki w pełnych warunkach bojowych,

uzbrojenie — 4 działka 30 mm w przedniej części kadłuba, z zapasem amunicji (po 60 naboi na działko), 1 lub 2 karabiny maszynowe 7,9 mm w przedniej części kadłuba, 4 bomby 30 kg lub 60 kg.

opancerzenie — szyba pancerna 70 mm, płyta pancerna 16 mm za fotelem pilota, warstwa gumy 22 m osłaniająca zbiorniki paliwa.

Malowanie — powierzchnie górne i boczne — ciemnozielone, dolne — jasnopopielato-błękitne. Hinomaru na obu stronach kadłuba i dolnych powierzchniach płatów — bez obwódek, a na górnych powierzchniach płatów — z białymi obwódkami. Napis na sterach kierunku — czerwony.

Na podstawie „Koku Fan"
opracował MARIUSZ WŁOCZYSIAK

OPIS KONSTRUKCJI

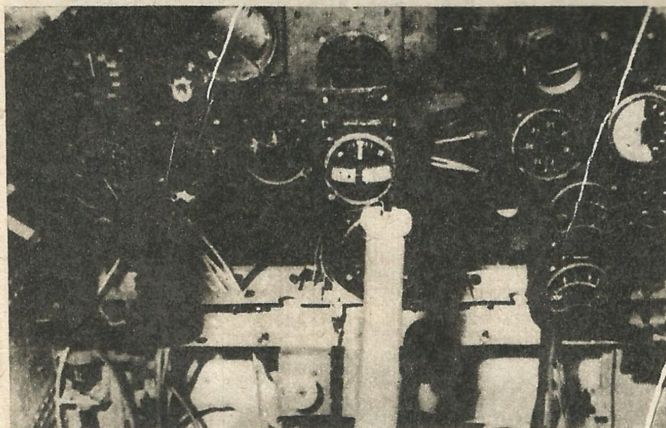
Wolnonośny dolnopłat w układzie kaczki, z podwójnym usterzeniem kierunku. Jednomiejscowy, kabina pilota całkowicie zamykana jednoczęściową osłoną odsuwaną do tyłu.

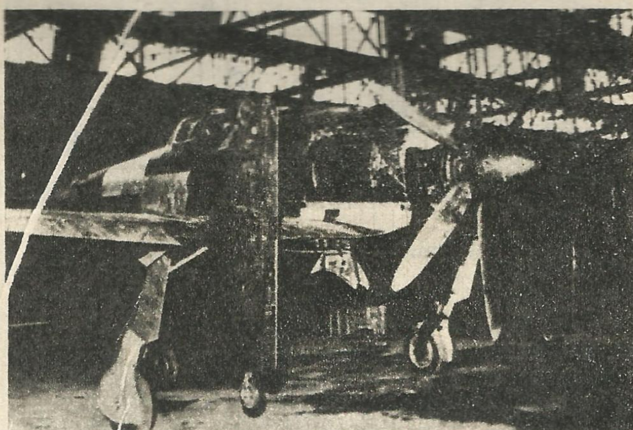
rozpiętość	— 11,114 m
długość	— 9,760 m
wysokość	— 3,920 m (postój na ziemi)
	— 4,430 m (oś kadłuba pozioma)
pow. nośna	— 20,500 m²
pow. statecznika poziomego	— 3,000 m²
pow. statecznika pionowego	— 2 × 1,6 m²

Silnik — 18-cylindrowy Mitsubishi Ha-43-42 (MK-9D Kai) w układzie podwójnej gwiazdy, chłodzony powietrzem. Dane:

Moc	Wysokość	Ilość obrotów na min.
1700 KM	0 m	2900 obr/min.
1850 KM	2000 m	2800 obr/min.
1660 KM	8400 m	2800 obr/min.
2130 KM	0 m	z dodatkowym wtryskiem

mieszanki woda — metanol.
masa silnika — 1155 kg





dokończenie ze str. 5

Latawce płaskie

1.	Andrzej Jóźwiak woj. wrocławskie	110 pkt.
2.	Andrzej Świątek woj. gdańskie	89 pkt.
3.	Żaneta Więcławska woj. szczecińskie	82 pkt.
4.	Fryderyk Roj woj. zielonogórskie	77 pkt.
5.	Dariusz Sołtys woj. nowosądeckie	76 pkt.
6.	Tadeusz Tranczewski woj. olsztyńskie	75 pkt.
7.	Mariusz Stokłosa woj. toruńskie	74 pkt.
8/9.	Edyta Kasprzyk woj. zamojskie	73 pkt.
8/9.	Marian Demkowski woj. lubelskie	73 pkt.
10.	Mariusz Majewski woj. elbląskie	71 pkt.

Startowało 49 zawodników z 49 województw

Latawce skrzynkowe

1.	Sebastian Roj woj. zielonogórskie	113 pkt.
2.	Robert Seksciński woj. łomżyńskie	84 pkt.
3.	Jacek Misiewicz woj. elbląskie	81 pkt.
4.	Wojciech Szewczyk woj. krakowskie	80 pkt.
5.	Robert Łazarski woj. legnickie	77 pkt.
6/7.	Wojciech Sarkowicz woj. tarnobrzeskie	74 pkt.
6/7.	Dariusz Ciszewski woj. warszawskie	74 pkt.
8/9.	Grzegorz Krewski woj. lubelskie	72 pkt.
8/9.	Mirosław Maciejczek woj. bielskie	72 pkt.
10/11.	Marcin Stachura woj. bydgoskie	72 pkt.
10/11.	Tadeusz Lipiński woj. słupskie	66 pkt.

Startowało 48 zawodników z 49 województw

Konkurs otwarty

1.	Mariusz Stokłosa woj. toruńskie	— 400 m
2.	Dariusz Szeląg woj. płockie	— 380 m
3.	Arkadiusz Baran woj. piotrkowskie	— 350 m

Punktacja zespołowa

1.	Woj. zielonogórskie	5 pkt.
2.	„ elbląskie	13 pkt.
3.	„ łomżyńskie	16 pkt.
4.	„ lubelskie	17 pkt.
5.	„ nowosądeckie	18 pkt.
6.	„ warszawskie	19 pkt.
7.	„ legnickie	22 pkt.
8.	„ olsztyńskie	24 pkt.
9.	„ zamojskie	25 pkt.
10	„ krośnieńskie	25,5 pkt.

Startowało 97 zawodników z 49 województw

十八試局地戦闘機「震電」

18-Shi Kyokuji Sentoki "Shinden"

11,114 m

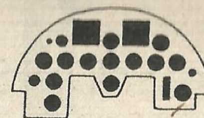
napis na sterze kierunku 2:1

オスナ

rurka Pitota tylko na prawym płacie

uchwyty bomb

pokrywy komory koła przedniego



tablica przyrządów 2:1

zarys fotela

rzut boczny fotela 2:1

A B C D E F G

3,800 m

9,760 m

orczyk

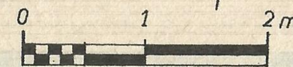
białe światło pozycyjne

elementy asymetryczne

ø 3,40 m

koło przednie 550×150

koło główne 725×200



Samolot myśliwski
KYUSHU J7W1 SHINDEN
opr. Włoczysiak Mariusz
skala 1:36 ark. 1-1 09.1982.

opracowano na podstawie „KOKU FAN" no.102

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 09 20 21 22 23 24 26
25

A
A

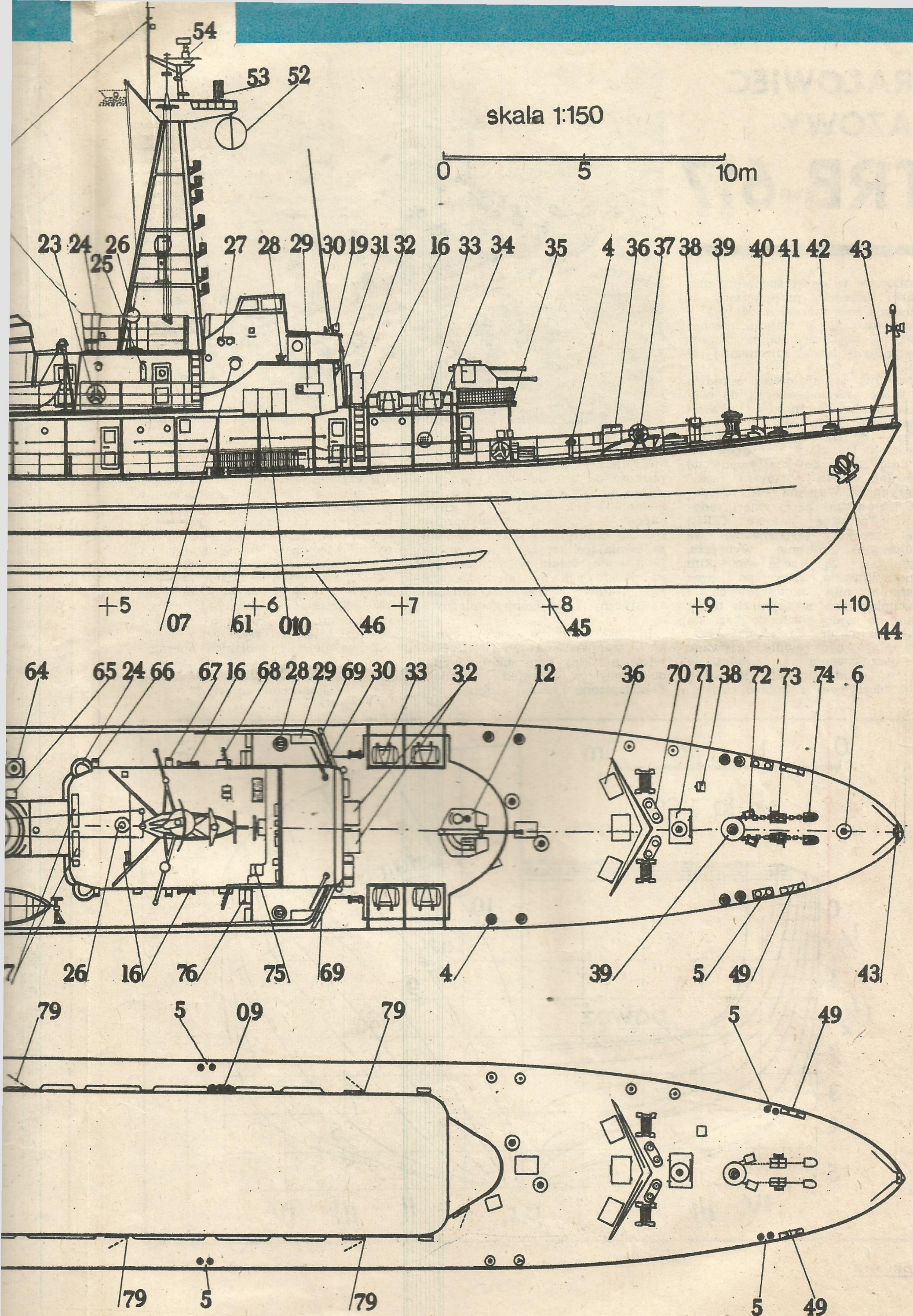
51 0 50 49 48 1 47 2 58 3 4 5

55 56 2 6 57 7 8 58 59 15 11 12 14 15 18 59 60 62 63 64 65 24 66

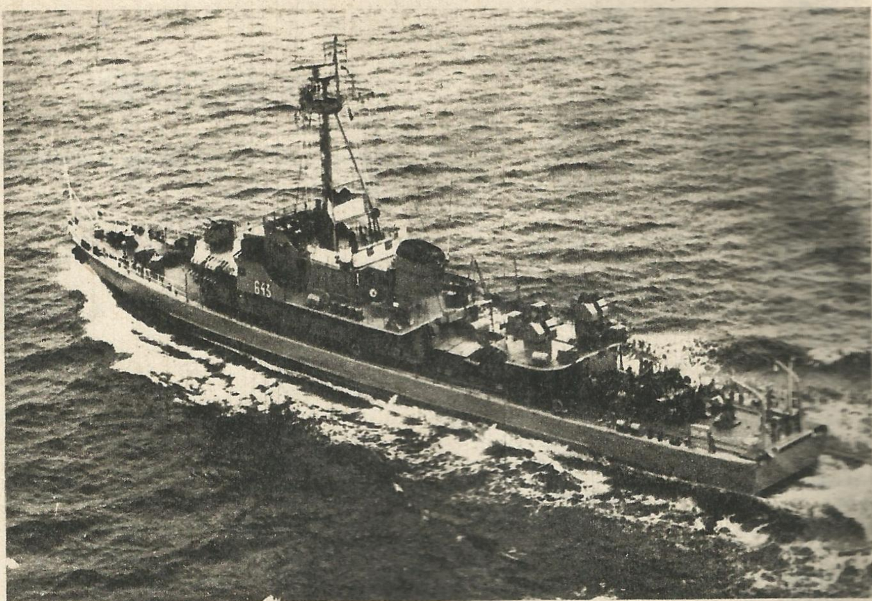
51 3 78 12 16 17 21 22 77 26 16

49 5 57 79 79

49 5 80 79


skala 1:150
0
5
10m
54
53
52
23
24
25
26
27
28
29
30
19
31
32
16
33
34
35
4
36
37
38
39
40
41
42
43
+5
+6
+7
+8
+9
+10
07
61
010
46
45
44
64
65
24
66
67
16
68
28
29
69
30
33
32
12
36
70
71
38
72
73
74
6
26
16
76
75
69
4
39
5
49
43
79
5
09
79
5
49
79
5
79
5
49

TRAŁOWIEC BAZOWY
TRB-617



Trałowiec to okręt specjalny marynarki wojennej przeznaczony do niszczenia min morskich. Miny kotwiczne niszczy się trałami mechanicznymi, zaś miny denne trałami akustycznymi lub elektromagnetycznymi.

Rozróżnia się trałowce: eskadrowe, które przeznaczone są do prowadzenia okrętów innych typów za trałami oraz trałowce bazowe i redowe — do trałowania wód przybrzeżnych. Do klasy trałowców zalicza się także kutry używane do trałowania zatok, portów i rzek.

Marynarka Wojenna PRL dysponuje trałowcami bazowymi i redowymi. Trałowce bazowe (TRB) mają szerokie zastosowanie we współczesnej obronie wybrzeża. Przeznaczone są przede wszystkim do poszukiwania, wykrywania oraz niszczenia min kontaktowych i niekontaktowych w rejonach bazowania, na podejściach do baz, na wodach zamkniętych i przybrzeżnych. Mogą być również używane do poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych, pełnienia służby dozorowej i konwojowej.

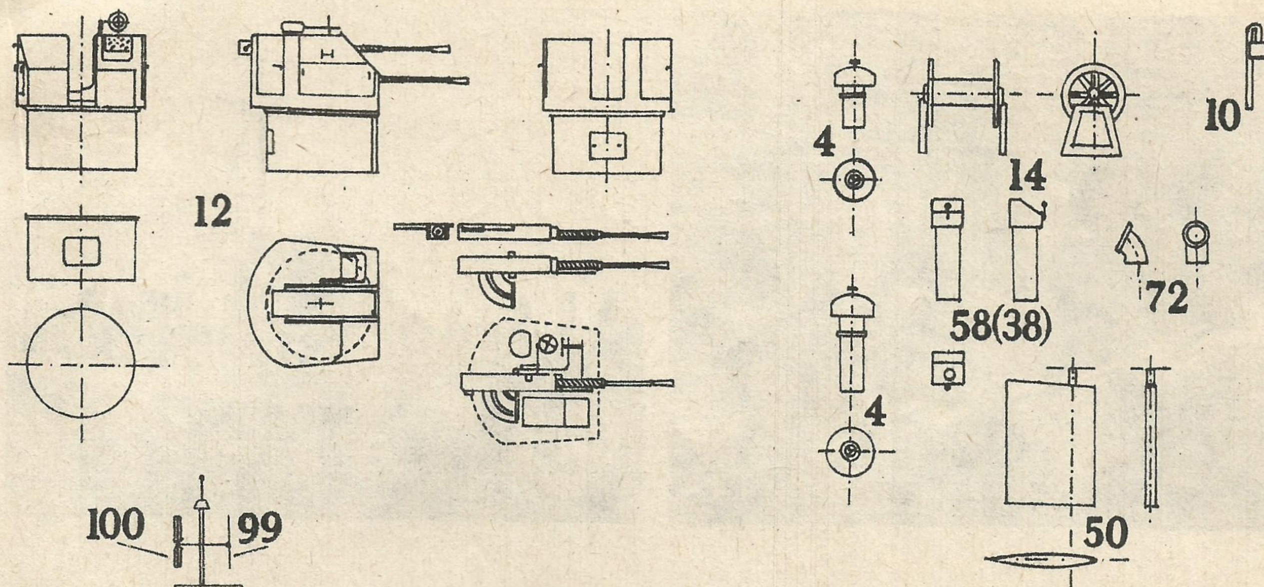
Przykładowe dane taktyczno-techniczne trałowca bazowego: wyporność od 200 do 800 t, prędkość do 18 w (33 km/m), prędkość trałowania 8—12 w (15 — 22 km/h), napęd — silniki wysokoprężne, średnio obrotowe i śruby nastawne zapewniające lepszą manewrowość. Uzbrojenie: działa uniwersalne plot na podstawach morskich. Uzbrojenie trałowe: trał mechaniczny, akustyczny i elektromechaniczny.

Przedstawiony na naszych rysunkach trałowiec bazowy jest całkowicie polskiej konstrukcji, wyprodukowany w polskich stoczniach. Zamieszczone rysunki i opisy, mogą stanowić uzupełnienie do planu zamieszczonego w „Modelarzu" nr 6,7/1972.

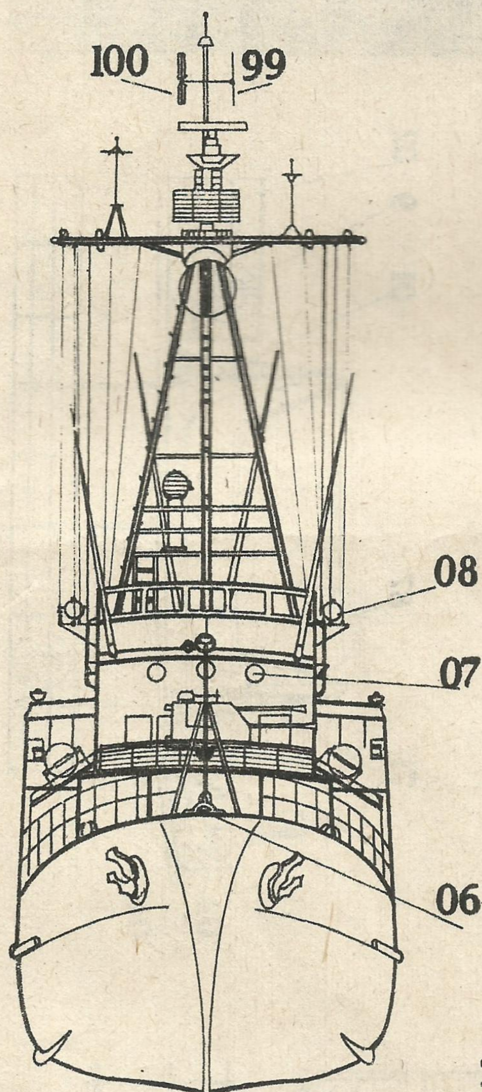
Trałowce wniosły niebagatelny wkład w odbudowę i rozwój gospodarki morskiej naszego kraju. Od chwili zakończenia działań wojennych prowadziły prace trałowe i oczyszczały tory wodne i podejścia do portów. Tylko w latach 1965—73 okręty MW przetrałowały przeszło 400 Mm/kw powierzchni morza umożliwiając bezpieczną żeglugę wzdłuż polskiego wybrzeża.

Z ważniejszych polskich operacji

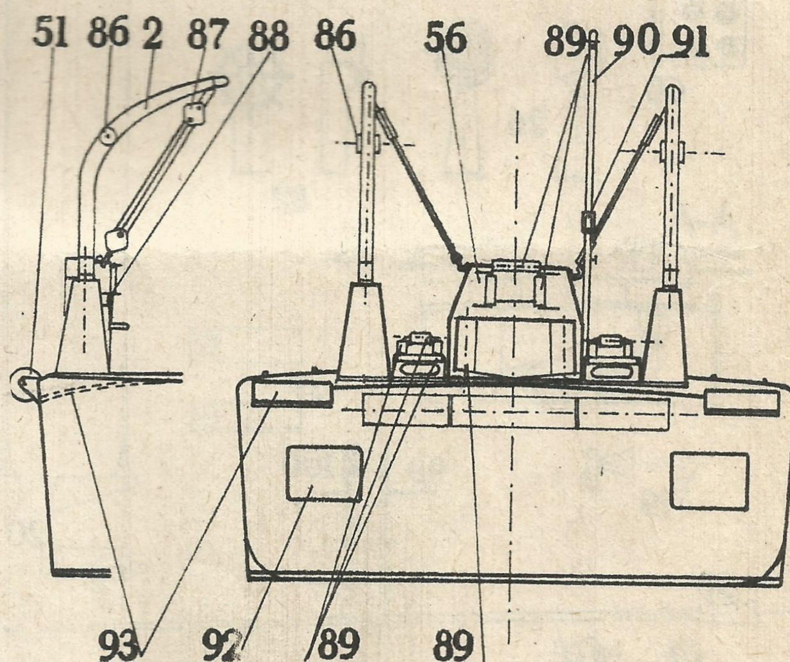
dokończenie na str. 21



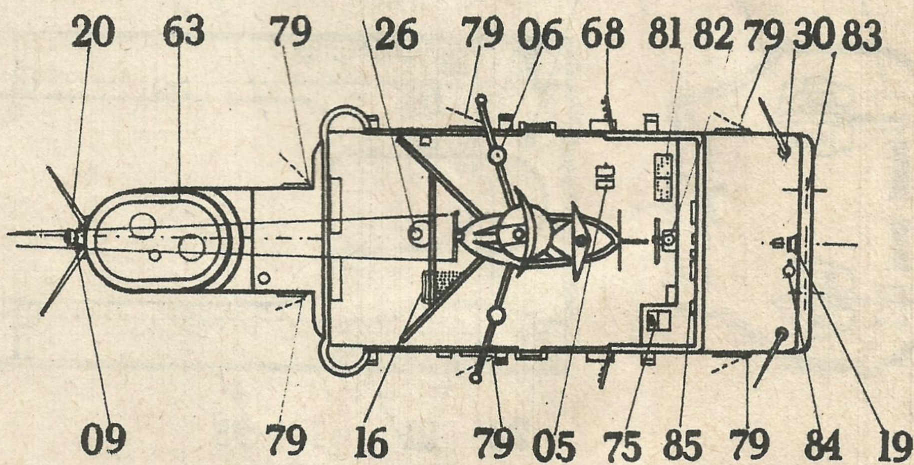
12
4
14
10
58(38)
72
4
50



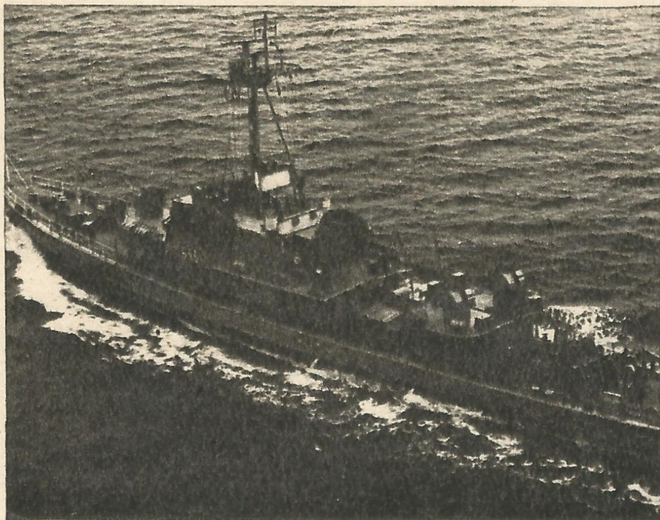
100
99
08
07
06

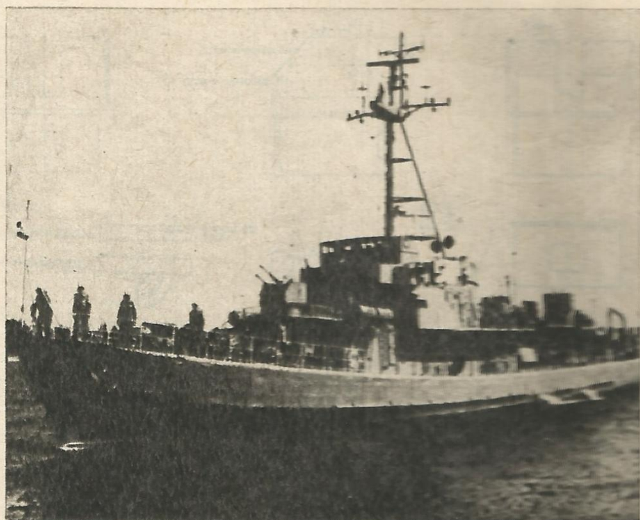


51
86
2
87
88
86
56
89
90
91
93
92
89
89



20
63
79
26
79
06
68
81
82
79
30
83
09
79
16
79
05
75
85
79
84
19





60
26
94
82
A-A
29
19
99
100
20
30
09
02
9
01
87
21
03
04
94 15 95 15 4 96 97 98 95
22 21 95



dokonczenie ze str. 18

bojowych wykonywanych przez nasze trałowce wymienić wypada trałowania w sąsiedztwie red portów Gdańsk i Świnoujście w latach 1972 i 1973, kiedy to przygotowywano podejście do Portu Północnego i szlak promowy Świnoujście — Ystad.

Rozwiązanie przyszłościowe widzi się w modernizacji trałowców i budowie jednostek o kadłubach amagnetycznych.

OPIS RYSUNKÓW

1. światło rufowe, 2. żurawik trałowy, 3. tarcza rozchyłowa, 4. przewietrznik (grzybek wentylacyjny), 5. Pachołki cumownicze, 6. właz, 7. winda trałowa, 8. silnik windy trałowej, 9. koło ratunkowe, 10. odpowietrznik zbiorników, 11. bęben, 12. armata, 13. pływak trału, 14. bęben, 15. park amunicyjny, 16, trap pionowy, 17. pływak trału, 18. pływak trału mechanicznego, 19. tyfon, 20. antena, 21. żurawik łodziowy, 22. łódź, 23. koło ratunkowe, 24. kosz sygnalisty, 25. gaśnica ppoż., 27. światło trałowe, 28. namiernik burtowy, 29. światło pozycyjne burtowe, 30. antena 31. futerał na lufę zapasową, 32. park amunicyjny, 33. tratwa ratunkowa pneumatyczna, 34. kosz z wężem ppoż., 35. godło okrętu RP, 36. skrzynie na sprzęt bosmański, 37. bęben liny cumowniczej, 38. kolumienka sterowa windy kotwicznej, 39. winda kotwiczna, 41,42. włazy, 43. flagsztok dziobowy, 44. kotwica patentowa Halla, 45. odbojnica, 46. stępka przeciwprzechyłowa, 47. linia wału napędowego, 48. półkluza, 49. śruba nastawna, 50. ster, 51. rolka trałowa, 52. antena radionamiernika, 53. antena stacji radiolokacyjnej, 54. antena radaru nawigacyjnego, 55. pochylnie do wodowania pływaków, 56. przewłoka trałowa, 57. świece dymne, 58. kolumienka sterowa windą trałową, 59. żurawik wynośny zapasowy, 60. skajlajty, 61. trap, 62. bęben kabla energetycznego, 63. komin, 64,65. włazy, 66,67. światła specjalne, 68. rejka do znaków szczytowych, 69. wiatrochron, 70. kosz na odbijacze, 71. właz, 72. kluza łańcuchowa, 73. hamulec szczękowy, 74. kluza kotwiczna, 75. blok radaru, 76. trap, 77. park na flagi sygnałowe, 78. pokrywa pomieszczenia bębna kabla trałowego, 79. włazy, 80. linia wałów, 81. pulpit manewrowy urządzenia śruby nastawnej, 82. kolumienka sterowa, 83. iluminatory, 84. syrena, 85. zespół urządzeń łączności wewnętrznej, 86. bloczek, 87. blok 88. mechanizm ręcznego obracania żurawików trałowych, 89. rolki trałowe, 90. flagsztok rufowy, 91. światło nawigacyjne rufowe, 92. luki bombowe, 93. pochylnia, 93. reflektor, 95. reling, 94. po zdjęciu komina, 97. świece dymne, 98. po zdjęciu nadbudówki, 99, 100 anteny, 01. mechanizm obracania żurawika łodziowego, 02. pokład namiarowy, 03 ściągacz, 04. legar łodzi, 05. telegraf maszynowy, 06. przewłoka dziobowa, 07,83. iluminatory, 08. znaki szczytowe (kula i stożek), 09. kotwica zapasowa (werp) 010. numer burtowy — 617.

Malowanie

— jak na innych okrętach Polskiej Marynarki Wojennej.

STANISŁAW KIERZKOWSKI

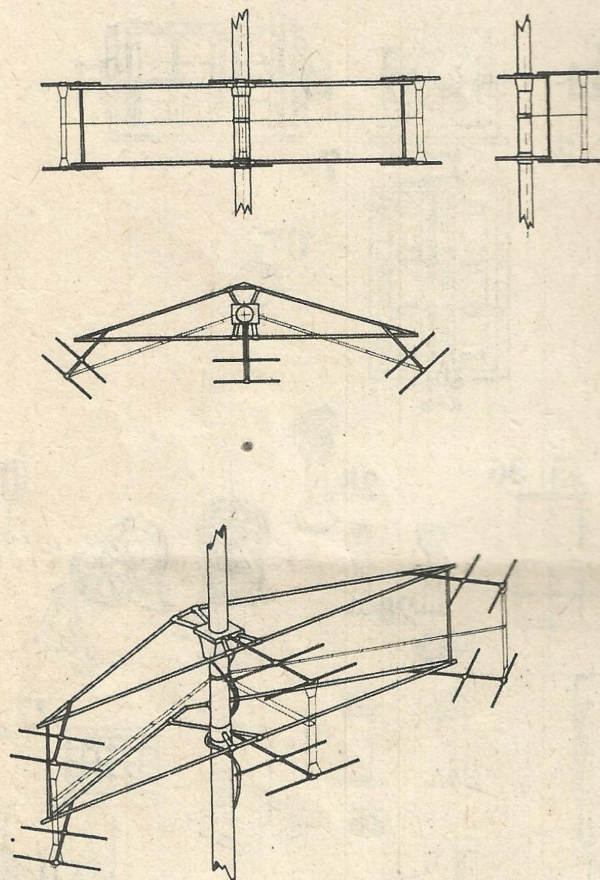
RADARY MORSKIE UŻYWANE NA POLSKICH OKRĘTACH WOJENNYCH W CZASIE II WOJNY ŚWIATOWEJ

W latach poprzedzających II wojnę światową nastąpił znaczny rozwój radioelektroniki. Jedną z dziedzin, której poświęcono najwięcej uwagi była tematyka dotycząca praktycznego wykorzystania fal elektromagnetycznych. Najważniejszym efektem badań było skonstruowanie urządzenia emitującego fale elektromagnetyczne i odbierającego odbite echem od przeszkód jakie napotykały. To urządzenie nazwano radarem. Główny nacisk skierowano na konstrukcję radarów ostrzegających przed lotnictwem, ale również bardzo szybko spostrzeżono zalety radaru wykrywającego okręty. Radary na polskich okrętach instalowano w W. Brytanii, w czasie II wojny światowej.

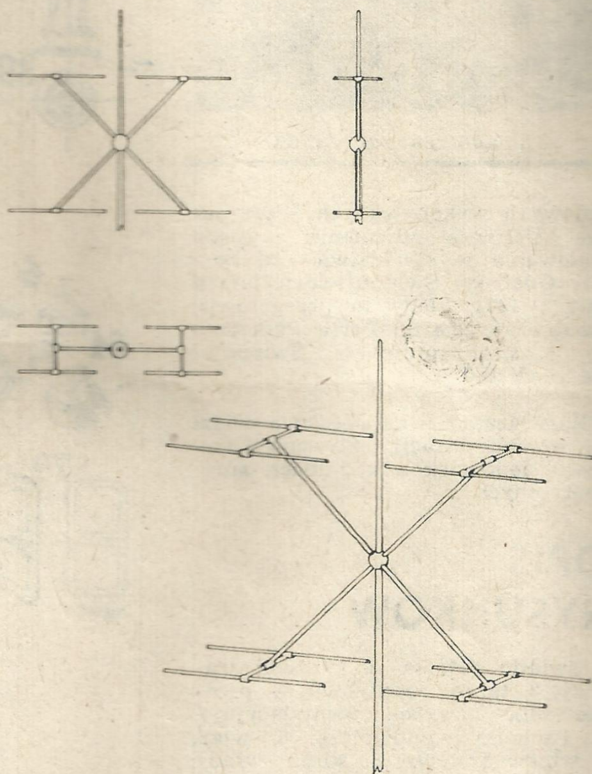
Niżej prezentuję 4 typy najczęściej stosowanych radarów na naszych okrętach.

Radar 286 — rys. 1

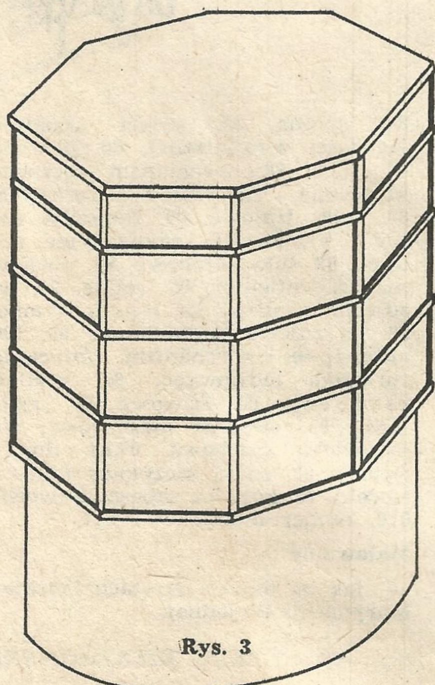
W radary tego typu wyposażano małe jednostki (niszczyciele, korwety, trałowce). Używano go jako radaru ostrzegania powietrznego i nawodnego. Jego konstrukcja była rozwinięciem sprawdzonego przez Royal Air Force radaru o oznaczeniu ASV Wk I. Zainstalowano go na wodnosamolocie „Walrus" (używanym przez krążowniki i pancerniki) w 1940 r. Radar



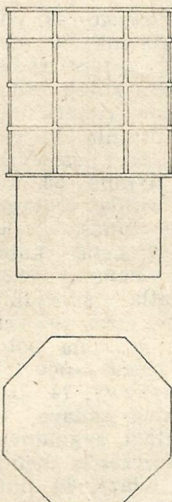
Rys. 1

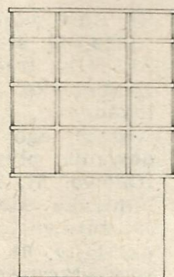


Rys. 2

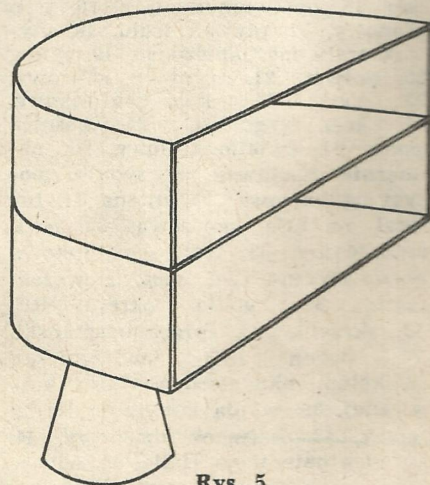


Rys. 3





Rys. 4



Rys. 5

286 niestety nie spełniał w odpowiedni sposób funkcji ostrzegawczych. W opinii wydanej przez Admiralicję w 1941 r. jako jego zalety wymieniono możliwość zainstalowania go na okręcie w ciągu tygodnia, zajmowanie przez niego małej przestrzeni, a także istnienie odpowiednich warunków do masowej produkcji. Natomiast jego wadami były: duży ciężar anten umieszczonych na szczycie masztu, co w wypadku małych okrętów miało wpływ na stateczność oraz nieprecyzyjne wskazywanie celów znajdujących się w małej odległości od okrętu. W radar tego typu był wyposażony ORP „Garland" i ORP „Piorun". Obydwa okręty miały to urządzenie do 1942 r.

Radar 291 — rys. 2.

Była to ostatnia wersja radaru pracującego na częstotliwość 214 MHz. Począwszy od 1942 r. okręty zaczęto wyposażać w radar 291. Do roku 1944 zainstalowano go na prawie wszystkich brytyjskich niszczycielach i mniejszych okrętach eskortowych. Okazał się konstrukcją udaną. Używany głównie jako radar ostrzegania powietrznego, mógł również wykrywać cele nawodne. Na niszczycielach instalowano go na maszcie, na wysokości ok. 8 m od powierzchni wody. Istniała możliwość ręcznego obracania anteny radaru, co zwiększyło obszar obserwacji. W radar typu 291 były wyposażane następujące polskie okręty: ORP „Dragon", ORP „Conrad", ORP „Garland" i ORP „Piorun". Dwa ostatnie otrzymały takie urządzenie zamiast zdemontowanego radaru 286, w 1942 r. Na naszych okrętach służyły one do ostrzegania powietrznego i przy ich pomocy kierowano ogniem artylerii przeciwlotniczej. Radary typu 291 zaczęto wycofywać z okrętów na początku lat 50-tych.

Radar 271 i 272 — rys. 3 i 4

Był to pierwszy brytyjski radar na fale centymetrowe, którego rozwojowi poświęcono najwięcej uwagi w czasie bitwy o Atlantyk. W marcu 1941 r. korwetę HMS „Orchis" wyposażono w prototypowy radar 271. Przeprowadzone próby okazały się nad wyraz pomyślne. Wynurzony okręt podwodny radar wykrywał z odległości 4800 m, zanurzający się — z 2700 m, a w przypadku kiedy peryskop okrętu podwodnego wystawał nad powierzchnię wody na wysokość około 2,6 m, wykryto go z 1300 m. Te rezultaty spowodowały natychmiastowe zamówienie 350 sztuk tych radarów przez Admiralicję. Radar 271 i jego zmodyfikowany wariant 272 zainstalowano na setkach okrętów. Antenę radaru można było obrócić o kąt 200° licząc od osi symetrii kadłuba, na obydwie burty. Tym samym cała przestrzeń wokół okrętu była przeszukiwana. Obrotu anteny nadal dokonywano ręcznie. Radar 272 w porównaniu z poprzednimi miał zasięgi większe o około 15%. Na rys. 3 i 4 pokazano jedynie plastykową osłonę właściwej anteny. Na rysunkach osłona w przekroju ma kształt ośmiokąta, ale również bardzo często miała ona kształt kolisty. Wewnątrz niej znajdowała się antena zwana ze względu na swój kształt „podwójnym serem" (rys. 5). Osłonę z radarem montowano na nadbudówkach w pobliżu dziobu lub śródokręcia. Na niszczycielach instalowano czasami radar na wzmocnionym podeście masztu. W radar typu 271 były wyposażone: ORP „Garland" (od 1944 r. i ORP „Piorun". Radar 272 miały: ORP „Burza" (od 1943 r.), ORP „Krakowiak", ORP „Ślązak" i ORP „Dragon".

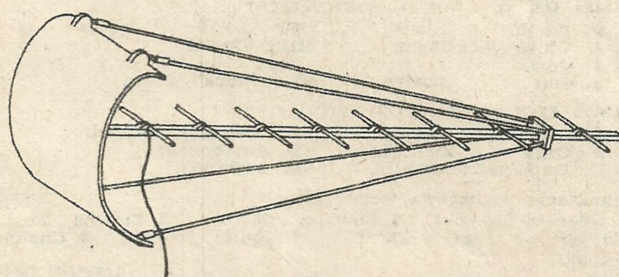
Typ radaru	długość fali częstotliwość	sektor obserwacji	zasięg wykrywania celów w milach morskich						
			pancernik	krążownik	niszczyciel	ścigacz	okręt podwodny	samoloty: wysokość lotu w metrach	samoloty: zasięg wykrycia w milach morskich
286	1,4 m 214 MHz	120°		6—8	4—7		1,5—1	300 5000	15 Mm 25 Mm
291	1,4 m 214 MHz	35°—40°	9	7,5	6		3	3300 1700 350	35 Mm 30 Mm 15 Mm
271	10 cm 3000 MHz	4,5°—5°	11	10	8	3,5	2,8		
285	50 cm 600 MHz	płaszczyzna pozioma 18° płaszczyzna pionowa 43°		7	5		2	1700 650 330 200	17000 m 15000 m 13000 m 9500 m

Radar 285 — rys. 6.

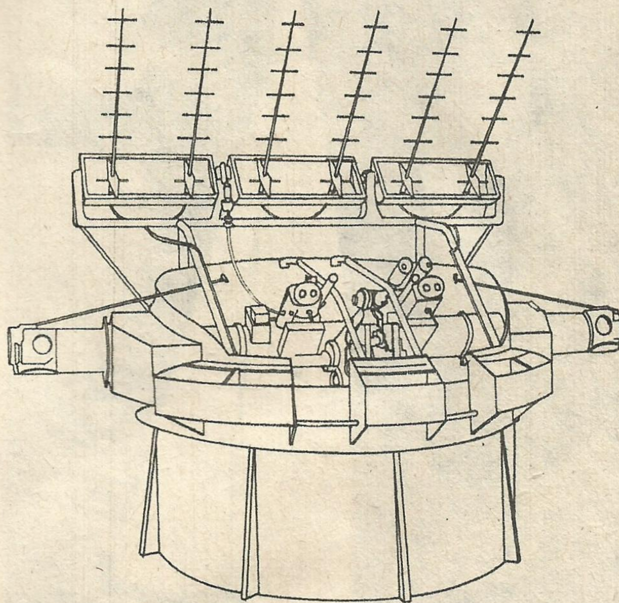
Był to radar przeznaczony do kierowania ogniem artylerii do celów nawodnych i powietrznych. Składał się z 6 anten typu „Yagi" (rys. 6) zakładanych na dalmierzach okrętów (rys. 7). Trzy anteny służyły do emitowania sygnałów a pozostałe do odbierania odbitego echa. W listopadzie 1940 r. prototyp radaru zamontowano na niszczycielu typu „Hunt" HMS „Southdown". Za jego pomocą wykryto samolot z odległości ok. 17 km i okręt z około 12 km. Powyżej dystansu 14 000 m błąd wskazań odległości wynosił 150 m. W radarach seryjnych błąd wskazań odległości utrzymywał się w granicach 100 m na dystansie 15 km i 200 m z odległości większych. Błąd namiaru wynosił 3°—4°. Dzięki dobrym parametrom 285 był podstawowym radarem artyleryjskim w latach 1941—43. Używano go na następujących polskich okrętach: ORP „Burza" (do 1943 r.), ORP „Błyskawica", ORP „Garland", ORP „Piorun", ORP „Krakowiak", ORP „Kujawiak" i ORP „Orkan".

Gabaryty anten był różne. Można je ustalić wiedząc, że długość dipola anteny równała się połowie długości fali, na której pracował radar. I tak dipol radaru 286 miał dł. 70 cm. Tym samym ogólna dł. anteny wynosiła ok. 340 cm.

JACEK KRZEWIŃSKI



Rys. 6



Rys. 7

XXXI Mistrzostwa Polski Modeli Żaglowych Klas D

FIRLEJ, 3-5 LIPCA 1984r.

Przesunięcie terminu rozgrywania Mistrzostw Modeli Żaglowych klas D i F5-X standard na początek sierpnia spowodowało, że po raz pierwszy od wielu lat odbywały się one przy pięknej, słonecznej pogodzie, lecz jednocześnie przy bardzo słabym i zanikającym wietrze. Przez trzy dni uczestnicy z obawą obserwowali taflę jeziora. Obawiano się, że trzeba będzie przesunąć część rozgrywek.

Komisja sędziowska zadecydowała by w pierwszym dniu prowadzić regaty aż do zmierzchu. W rezultacie finał klasy DX juniorów i eliminacje DX seniorów rozgrywano przy zapadającym zmroku i w zupełnych już ciemnościach. Obsługa kajaków śledziła sunące jak widma modele i po rozpoznaniu koloru wstążeczek zgłaszała kolejność sędziom. Wieloletni uczestnicy mistrzostw przechrzcili je złośliwie na „I Mistrzostwa Nocne".

Nazajutrz okazało się, że pociągnięcie to uratowało całość mistrzostw. Wiatr był bowiem jeszcze słabszy, jego kierunek zmieniał się jak w kalejdoskopie, zaś około godziny 17.00 ustał wszelki poziomy ruch powietrza. Zdołano rozegrać zaledwie finał klasy DX seniorów, DM juniorów i eliminacje DM seniorów.

Również ranek trzeciego dnia nie napawał optymizmem. Wobec słabych i zanikających podmuchów komisja stanęła przed dylematem: dokończyć DM seniorów i pozostawić nierozegraną klasę D10, bądź też przeprowadzić D10, natomiast w DM seniorów ustalić lokaty na podstawie punktów zdobytych przez zawodników w dwóch grupach eliminacyjnych. Ostatecznie zdecydowano się na drugie rozwiązanie.

Poza tymi perturbacjami mistrzostwa okazały się pod wieloma względami rekordowe. Zjechało się na nie aż 80 zawodników, to jest 90 procent wszystkich, którzy zakwalifikowali się w wyniku eliminacji strefowych. Reprezentowali aż 23 wojewódzkie ośrodki modelarstwa, co uznać należy za objaw wysoce optymistyczny. We wszystkich klasach startowało po 10—12 zawodników.

Regaty przeprowadzono systemem biegów czwórkowych. Jedynie finały klasy D10, wobec konieczności zmiany kierunku trasy, rozegrano systemem „każdy z każdym".



Na ogół wygrywali uczestnicy o wieloletnim doświadczeniu. Indywidualnie, klasą dla siebie był Piotr Plichta z modelarni „Bliza" Ogniska Pracy Pozaszkolnej w Wejherowie — zdobywca dwóch złotych medali. Na podkreślenie zasługuje debiut reprezentantów MDK Parczew (woj. Biała Podlaska), którzy zaakcentowali swoją obecność drugimi miejscami w klasie DM juniorów i seniorów.

W podziale zdobyczy medalowych bezkonkurencyjną okazała się raz jeszcze ekipa Gdańska, oparta na zawodnikach rekrutujących się ze wspomnianej już „Blizy", wspartych zawodnikami z modelarni „Ares" przy NSM w Gdańsku. Gdańszczanie zdobyli w sumie 4 złote i 3 srebrne medale. Na drugim miejscu uplasowała się reprezentacja Suwałk — 2 złote i 2 brązowe medale. Również i ona oparta była na zawodnikach dwóch modelarni. Słabiej wypadły tym razem zespoły Zielonej Góry i Opola, które jeszcze przed rokiem były bardzo widoczne. Aktualny układ sił w tej grupie modeli i w klasie F5-X standard ilustrują przytoczone wyniki.

Na marginesie dwie uwagi natury organizacyjnej. W roku bieżącym wyjątkowo wielu zawodników zakwalifikowało się do mistrzostw tylko jednym modelem, co uwzględniając wcześniejsze włączenie klasy D10 do tej części mistrzostw, spowodowało zjazd nadspodziewanie licznej rzeszy modelarzy. Organizator ZW w Lublinie miał w związku z tym kłopoty z zakwaterowaniem. Dzięki sprzyjającej pogodzie można było rozbić dodatkowy namiot i problem został rozwiązany. Jest to jednak sygnał ostrzegawczy dla przyszłych organizatorów. Od lat mistrzostwa modeli żaglowych mają nadzwyczaj skromną oprawę, w niczym nie przypominającą rangi imprezy. Tak było i tym razem. Nie może być jednak inaczej, jeżeli cały trud organizacji zawodów spada praktycznie na barki jednej osoby — kierownika WOM.

WYNIKI:

Klasa DM juniorów (12 startujących)

1. G. Hajduk	Suwałki	SM Suwałki
2. S. Wilke	Ziel. Góra	SM Swiebodzin
3. P. Stencel	Częstochowa	RSM „Hutnik" Częstochowa

Klasa DM seniorów (12 startujących)

1. P. Plichta	Gdańsk	OPP „Bliza" Wejherowo
2. Z. Ziółkowski	Biała. Podl.	MDK Parczew
3. A. Gierczak	Lublin	PSM „Kolejarz" Lublin

Klasa D10 juniorów (12 startujących)

1. M. Popławski	Suwałki	OSZK LOK Suwałki
2. K. Krause	Gdańsk	OPP „Bliza" Wejherowo
3. M. Hajduk	Suwałki	SM Suwałki

Klasa D10 seniorów (12 startujących)

1. Z. Mańkus	Koszalin	SM „Wspólny Dom" Szczecin
2. K. Rękawek	Gdańsk	NSM „Ares" Gdańsk
3. W. Michalski	Szczecin	SM „Osiedle" Świdwin

Klasa DX młodzików (12 startujących)

1. S. Andristowski	Gdańsk	NSM „Ares" Gdańsk
2. K. Krause	Gdańsk	OPP „Bliza" Wejherowo
3. S. Morawski	Włocławek	KM „Chemik" Włocławek

Klasa DX juniorów (12 startujących)

1. R. Gosz	Gdańsk	OPP „Bliza" Wejherowo
2. G. Łakomy	Lublin	PSM „Kolejarz" Lublin
3. I. Wróblewski	Olsztyn	SM „Praca" Iława

Klasa DX seniorów (11 startujących)

1. P. Plichta	Gdańsk	OPP „Bliza" Wejherowo
2. A. Chlebowicz	Chełm	MDK Chełm
3. J. Nowakowski	Olsztyn	SM „Praca" Iława

Klasa F5-X standard (12 startujących)

1. S. Dziewiatow	Koszalin	SM „Osiedle" Świdwin
2. P. Ożga	Ziel. Góra	SM Świebodzin
3. D. Dutkiewicz	Suwałki	SM Suwałki

Punktacja pucharowa województw

1. Gdańsk 300 pkt., 2. Suwałki 275 pkt., 3. Zielona Góra 240 pkt., 4. Olsztyn 220 pkt., 5. Lublin 210 pkt., 6. Chełm 205 pkt.

K. DZIĘCIELSKI

MISTRZOSTWA NIESPEŁNIONYCH NADZIEI

Zgodnie z kalendarzem imprez modelarskich LOK na 1984 r. odbyły się w dniach 11—14 listopada 1984 r. w Lublinie I Mistrzostwa Polski Modeli Redukcyjnych Statków i Okrętów klas C1—C4. Zawody odbyły się, ale... trudno je zaliczyć do imprez centralnych o randze mistrzostw Polski.

Inicjatorzy tej imprezy — aktyw modelarski LOK województwa lubelskiego motywowali, i słusznie, że jeśli w tej konkurencji odbywają się mistrzostwa świata, w których bierzemy udział i to z dobrymi rezultatami, powinny odbywać się co roku również mistrzostwa Polski, aby można było wytypować najlepszych do konkursów międzynarodowych. Ulegając tej argumentacji Komisja Sportowa Modelarstwa LOK akceptowała propozycję i impreza ta została umieszczona w planie na 1984 r.

Kalendarz imprez modelarskich LOK został zamieszczony w „Modelarzu" nr 2/1984. Formalnie więc wszyscy zainteresowani powinni wiedzieć gdzie i kiedy odbędą się te mistrzostwa. Dodatkowo do wszystkich województw rozesłano też wspomniany kalendarz odbity na powielaczu. Można było spodziewać się, że podobnie jak inne zawody modelarskie LOK i ta impreza cieszyć się będzie dużym powodzeniem. Frekwencja była jednak niespodziewanie mała. Dostarczono modele tylko z 4 województw: Lublina, Kielc, Krakowa i Radomia. A gdzie reszta, to jest 45 województw?

Zabrakło modeli z województw mających duży dorobek w tej dziedzinie, biorących udział w zawodach modeli redukcyjnych pływających klas E i F2, jak np. Gdańsk, Ostrołęka, Częstochowa, Włocławek i wielu innych. Dlaczego nikt nie przyjechał? to pytanie zadawali sobie organizatorzy — przedstawiciele ZW LOK i Młodzieżowego Domu Kultury w Lublinie. Przypuszczano, że powodem takiej sytuacji mogły być:

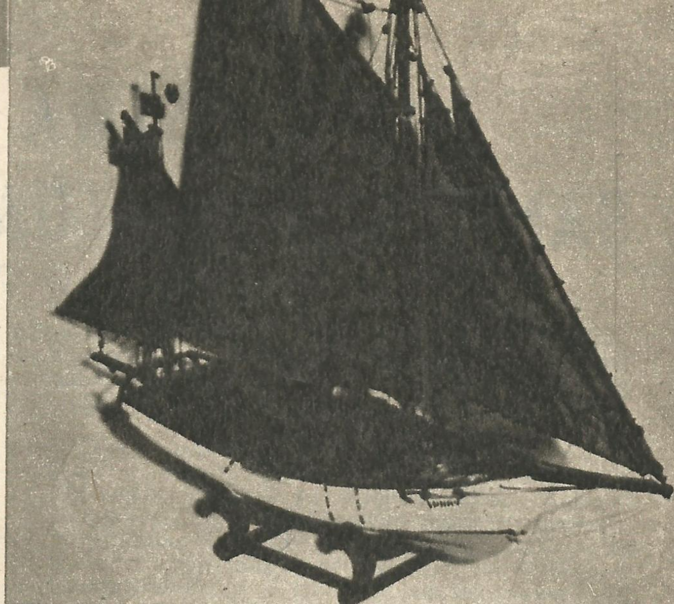
— Fakt, że impreza ta odbywała się w dniach Tygodnia LOK, kiedy to prawie wszyscy organizowali jakieś zawody lub pokazy na swoim terenie.

— Trudności z uzyskaniem środków lokomocji do transportu modeli, których, co jest zrozumiałe, raczej nie da się przewieźć koleją w zatłoczonych wagonach.

Szkoda, że nie uprzedzono o tym organizatora.

Chyba nie bez winy jest i ZW LOK z Lublina, który nie wysłał wcześniej przypomnienia i informatora do wszystkich województw. Może to by zdopingowało przynajmniej część potencjalnych uczestników.

Niezbyt przyjemnie jest pisać o takich sprawach, ale zmusza do tego sytuacja. Proszę więc zrozumieć żal piszącego i traktować to jako przyczynek do tego, aby podobne historie nie powtórzyły się w przyszłości. Tym bardziej że sama idea tego rodzaju imprezy jest słuszna i początkowe niepowodzenie nie powinno spowodować jej zawieszenia czy w ogóle zaniechania.



Model jachtu SPRAY, który wystawił Henryk Gryz z Ostrowca Świętokrzyskiego

PRZEBIEG IMPREZY

Mistrzostwa otwarto zgodnie z planem 10.10.84 r. w obecności wicekuratora Oświaty i Wychowania Okręgu Lubelskiego, mgr. Mariana Szady, wiceprezesa ZW LOK, płk. Józefa Woźniaka; dyrektora MDK w Lublinie, mgr Elżbiety Krik i wielu osób towarzyszących oraz licznie przybyłej na otwarcie młodzieży z miejscowych szkół. Na mistrzostwa przeznaczono dużą salę widowiskową MDK przy ul. Skierki, położonego w centrum pięknego Lubelskiego Spółdzielczego Osiedla Mieszkaniowego. Jednak nie wykorzystano nawet 40% powierzchni sali. W pierwszych gablotach stały mikromodele statków i okrętów takich znanych modelarzy jak Jacka Dębowskiego, Andrzeja Zająca, Marka Aksaka (wszyscy z Krakowa) i Stanisława Dusika z Lublina. Wzrok młodzieży przyciągały jednak duże modele przywiezione głównie z woj. kieleckiego, jak np. „STRAŻAK-3" i patrolowiec „THEOBAN" Władysława Herbusia, eskortowiec „PIETRO DE CRISTOFARO" Jana Misiudy, patrolowiec AB-205 i żaglowiec „SPRAY" Henryka Gryza. Były również modele żaglowców w butelkach dostarczone przez A. Wójcika i W. Włoszka ze Świdnika: W sumie było wystawionych 41 modeli, z czego najwięcej, bo 17 w klasie C4.

Komisja sędziowska, której przewodniczył Antoni Deręgowski z Krakowa nie miała zbyt wiele pracy z dwóch powodów. Po pierwsze, było bardzo mało modeli, a po drugie, poziom wykonania większości prac był bardzo zróżnicowany — nie było trudności z wytypowaniem najlepszych i podziałem nagród indywidualnych oraz pucharów zespołowych. Wykaz najwyżej ocenionych prac w poszczególnych klasach przedstawiono w załączonej tabeli.

Może na następnych mistrzostwach, które mam nadzieję będą utrzymane i kontynuowane (po tegorocznych doświadczeniach może jednak w innym terminie, np. w listopadzie), będzie więcej uczestników i modeli. Tym bardziej że organizatorzy, jak zwykle przygotowują różne atrakcje dla uczestników imprezy. W tym roku było to spotkanie z prezesem ZO PZŻ w Lublinie, kpt. jachtowym żeglugi wielkiej Henrykiem Barańskim, który swoje ciekawe opowiadanie ilustrował kolorowymi slajdami z rejsów po Morzu Karaibskim.

JAN MARCZAK

Zdobywcy czołowych miejsc w mistrzostwach Polski modeli redukcyjnych statków i okrętów klas C1→C4 rozegranych w dniach 11—14.10.1984 r. w Lublinie

Klasa C1				
1. Henryk Gryz	KI-131	— Rzymski statek handlowy	— WOM LOK Kielce	— 76,0 pkt
2. Henryk Gryz	KI-131	— Jacht „SPRAY"	— WOM LOK Kielce	— 74,6 pkt
3. Andrzej Gierczak	LU-6	— Łódź Wikingów „DRAKAR"	— PSM „KOLEJARZ" Lub.	— 73,3 pkt
4. Przemysław Tusik	RA-73	— Kuter żaglowy — rybacki	— WOM LOK Radom	— 65,0 pkt
Klasa C2				
1. Jacek Dębowski	KR-17	— Stawiacz min „JASKÓŁKA"	— WOM LOK Kraków	— 94,3 pkt
2. Władysław Herbuś	KI-83	— Statek pożar. „STRAŻAK"-3	— WOM LOK Kielce	— 93,3 pkt
3. Henryk Gryz	KI-131	— Patrolowiec „ESTEBAN JAREMILLO"	— WOM LOK Kielce	— 87,6 pkt
4. Jan Misiuda	KI-110	— Korweta „PIETRO DE CRISTOFARO"	— WOM LOK Kielce	— 87,3 pkt
5. Beata Dusik	LU-130	— Lodołamacz „LENIN"	— PSM „KOLEJARZ" Lub.	— 85,3 pkt
6. Iwona Herbuś	KI-196	— Patrolowiec „THOBAN"	— WOM LOK Kielce	— 82,6 pkt
Klasa C3				
1. Beata Dusik	LU-130	— Łódź 6-wiosłowa z wyposaż.	— PSM „KOLEJARZ"	— 88,6 pkt
2. Andrzej Wójcik	LU-20	— Model w butelce	— SM „ŚWIDNIK"	— 73,0 pkt
3. Wojciec Wołoszek	LU-25	— Model w żarówce trawlera ryb.	— SM „ŚWIDNIK"	— 70,6 pkt
4. Wojciech Wołoszek	LU-25	— Model w żarówce karaweli	— SM „ŚWIDNIK"	— 70,5 pkt
5. Wojciech Wołoszek	LU-25	— Model w żarówce kutra żagl.	— SM „ŚWIDNIK"	— 70,2 pkt
6. Sławomir Kusznierowski	LU-12	— Statek żagl. „PREDIESTYNACJA"	— PSM „KOLEJARZ" Lub.	— 70,0 pkt
Klasa C4				
1. Jacek Dębowski	KR-17	— Statek szkol. „DAR POMORZA"	— WOM LOK Kraków	— 97,0 pkt
2. Marek Aksak	KR-121	— Statek żagl. „LA COURONNE"	— WOM LOK Kraków	— 95,0 pkt
3. Andrzej Zając	KR-21	— Statek żagl. „LA LOIRE"	— WOM LOK Kraków	— 93,5 pkt
4. Jacek Dębowski	KR-17	— Statek żagl. ‚WILHELM PIECK"	— WOM LOK Kraków	— 92,9 pkt
5. Marek Aksak	KR-121	— Statek badaw. „MIRNYJ"	— WOM LOK Kraków	— 90,0 pkt
6. Jacek Dębowski	KR-17	— Statek żagl. „JAMES WATT"	— poza konkursem	— 89,0 pkt

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI SAMOCHODÓW ZDALNIE KIEROWANYCH

Tarnów 7-9.09.1984r.

W dniach 7—9 września 1984 r. na torze usytuowanym na boisku Pałacu Młodzieży w Tarnowie rozegrane zostały Mistrzostwa Polski Modeli Samochodowych Zdalnie Kierowanych w grupach klas RC EA i RC EB.

Zawody prowadziła siedmioosobowa Komisja Sędziowska, której przewodniczył sędzia I klasy — Wacław Zięcina z Piotrkowa Trybunalskiego. W uroczystym otwarciu mistrzostw uczestniczyli goście reprezentujący władze polityczne i administracyjne województwa tarnowskiego. Rolę gospodarzy zawodów pełnili, uzupełniając się wzajemnie, Zarząd Wojewódzki Ligi Obrony Kraju oraz kierownictwo Pałacu Młodzieży w Tarnowie. Kierownikiem zawodów był płk mgr Tadeusz Jarząb z ZW LOK w Tarnowie.

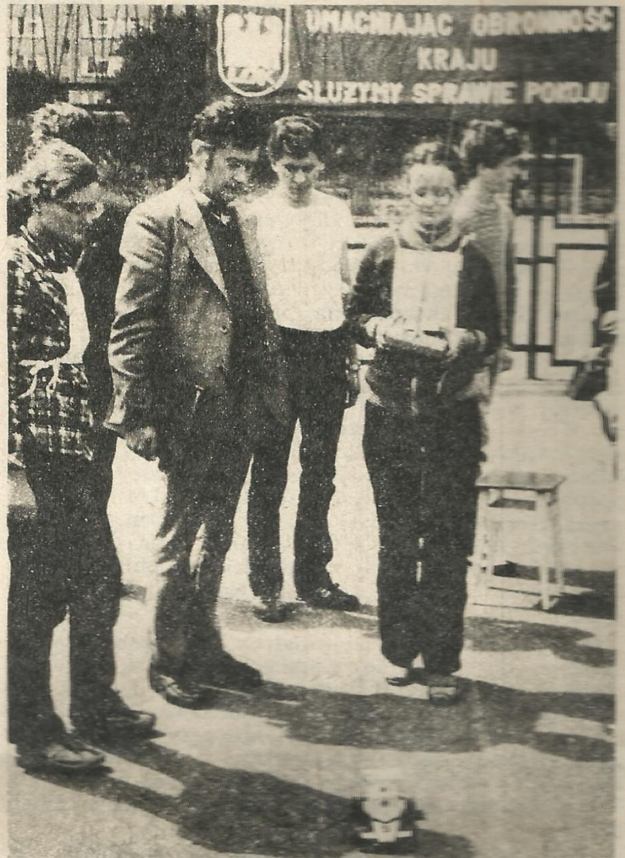
W mistrzostwach uczestniczyło 67 zawodników reprezentujących województwa: wałbrzyskie, gdańskie, krakowskie, warszawskie, nowosądeckie, skierniewickie, katowickie, zamojskie, krośnieńskie, opolskie, łódzkie, piotrkowskie, szczecińskie, koszalińskie, tarnowskie, białostockie, radomskie, gorzowskie i ciechanowskie. 14 ekip wojewódzkich miało swoich kierowników. W innych rolę kierowników spełniali starsi, bardziej doświadczeni zawodnicy. Najliczniej reprezentowane było województwo gospodarzy. Wystawiło ono aż 10 zawodników. Z województwa opolskiego przyjechało 8 zawodników. Z 7 zawodnikami wystartowało województwo łódzkie. Ekipy pozostałych województw liczyły od 1—5 zawodników.

Pisząc o zawodach trzeba wspomnieć o sprawnej pracy służb kwatermistrzowskich i sekretariatu zawodów. Aura krzyżowała trochę szyki komisji sędziowskiej i organizatorom. Jednak sprawność komisji sędziowskiej pozwoliła na rozegranie regulaminowych biegów w wyznaczonym limicie czasu. Były to pierwsze mistrzostwa, które rozegrano już według nowych przepisów. Wprowadzono je po naradzie przedstawicieli bratnich organizacji krajów socjalistycznych. Narada taka odbyła się w marcu br. w Warszawie.

Niezbyt dobra pogoda nie sprzyjała na pewno rewelacjom na torze. Zawody przeszły więc do historii samochodowego sportu modelarskiego bez nowych rekordów. Wyniki uzyskane przez poszczególnych zawodników przedstawiają się następująco:

Klasa RC EB — standard młodzicy

1. Jarosław Ossowski P.M. Katowice — 52,81 pkt.
2. Jarosław Jasiubek S.M. Przodownik Piotrków Tryb. — 53,63 „



Trener ekipy tarnowskiej mgr Jerzy Jaśko z grupą zawodników w Pałacu Młodzieży w Tarnowie

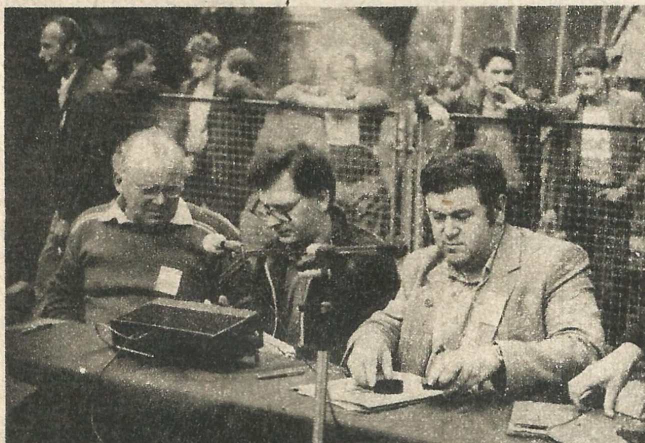
3. Piotr Lasota ZDK Chemik-Kędzierzyn Opole — 61,79 „
4. Jarosław Osmólski P. M. Szczecin — 65,66 „
5. Piotr Baniak P. M. Szczecin — 64,47 „

W klasie tej startowało 15 zawodników z 16 modelami.

Klasa RC EB — standard juniorzy

1. Marek Kopeć P. M. Tarnów — 46,21 „
2. Paweł Turski P. M. Tarnów — 49,45 „
3. Ryszard Połeć M. D. Koszalin — 55,25 „
4. Marek Hryniewicz S. M. Skierniewice — 55,92 „
5. Jan Kusz ZDK Chemik-Kędzierzyn Opole — 56,44 „

W klasie tej wystartowało 9 zawodników z 10 modelami.



Członkowie komisji sędziowskiej: W. Babula, L. Nowak i Z. Gorajek z zainteresowaniem oglądają prototyp elektronicznego urządzenia pomiarowego, prezentowanego na tegorocznych mistrzostwach Polski.



Kontrola modeli przed startem w klasie RC E-12

Klasa RC EB juniorzy
1. Krzysztof Bereś WOM Nowy Sącz — 35,65 pkt.
2. Jan Kusz ZDK Chemik-Kędzierzyn — 36,27 „
3. Paweł Turski P. M. Tarnów — 38,68 „
4. Roman Zięcina S. M. Przodownik Piotrków Trybunalski — 39,00 „
5. Marek Kopeć P. M. Tarnów — 39,08 „

W klasie tej wystartowało 13 zawodników z 16 modelami.

Klasa RC EB seniorzy
1. Wiesław Chodyniecki ZDK Chemik-Kędzierzyn Opole — 34,42 pkt.
2. Zbigniew Lazar ZDK Chemik-Kędzierzyn Opole — 37,43 „
3. Wojciech Garstka P. M. Tarnów — 38,01 „
4. Katarzyna Jaśko P. M. Tarnów — 40,32 „
5. Małgorzata Jaśko P. M. Tarnów — 40,55 „

W klasie tej startowało 11 zawodników z 16 modelami

Klasa RC EA-0 juniorzy
1. Andrzej Nowak ZD TPD Łódź-Widzew Samochód Ford-T — 221,06 „

W klasie tej wystartował tylko ten zawodnik.

Klasa RC EA-0 seniorzy
1. Bolesław Piszczek WOM Kraków Samochód Lancia Stratos — 197,10 „

W tej klasie wystartował również tylko jeden zawodnik.

Klasa RC EA-G juniorzy
1. Leszek Martinus ZDK Chemik-Kędzierzyn Opole, czołg IS-1 — 285,55 „
2. Leszek Koszela S. P. nr. 4 Koszalin czołg T-34 — 177,18 „

W klasie tej startowało 2 zawodników.

Klasa RC EA — G seniorzy
1. Andrzej Kocjan P. M. Tarnów Działo samobieżne — 258,12 „

W klasie tej startował tylko 1 zawodnik.

Klasa RC EA-C juniorzy
1. Paweł Turski P. M. Tarnów BTR 152 — 342,64 pkt.
2. Marek Kopeć P. M. Tarnów Saracen 2 — 302,14 „
3. Piotr Stolarek ZDK Chemik-Kędzierzyn Opole, BRDM 2 — 292,20 „
4. Grzegorz Rudy K. S. M. Przylesie Koszalin, Skot 2A — 281,29 „
5. Edward Burdajewicz MDK Gorzów Wlkp. Kamaz — 272,89 „

W klasie tej startowało 9 zawodników z 10 modelami.

Klasa RC EA-C seniorzy
1. Andrzej Kocjan P. M. Tarnów Katiusza — 370,38 „
2. Joachim Przybyła ZDK Zawadzkie, Opole Skot 2A — 363,32 „
3. Wiesław Chodyniecki ZDK Chemik-Kędzierzyn, Opole, BRDM 1 — 319,31 „
4. Krzysztof Datkiewicz WOM Biłgoraj Białystok, Sw I Mowag — 285,02 „

W klasie tej wystartowało tylko 4 zawodników z 4 modelami.

Już w klasie mistrzowskiej rozegrano również wyścig zespołowy w RC E12. Do startów w tej klasie zgłosiło się 11 zawodników. Wiele by można pisać na temat jakości zaprezentowanych na starcie modeli. Nie czas chyba jeszcze na to. Jest to nowa klasa, musi upłynąć jakiś czas zanim na startach zobaczymy nowe konstrukcje, dające szanse uczestniczenia w zawodach międzynarodowych.

Do ścisłego finału zakwalifikowało się 6 zawodników. Po zaciętej walce uzyskali oni następujące wyniki:

1. Piotr Szałapak WOM LOK Kraków 27 okrążeń
2. Dariusz Reszke ŁSM Łódź 22 okrążenia 17 sek.
3. Marek Zieliński P. M. Szczecin 22 „ 20 sek.
4. Tomasz Sobieszuk SM Zachęta-Białystok 22 „ 21 sek.
5. Tadeusz Bartosik SM Lazurowa Warszawa 21 okrążeń
6. Bogusław Brejfus WOM LOK Wałbrzych 17 „

Zdecydowane prowadzenie w tej klasie objął zawodnik ekipy krakowskiej Piotr Szałapak i on zdobył pierwsze miejsce. O kolejne lokaty zacięty bój toczyli pomiędzy sobą zawodnicy D. Reszke z Łodzi, M. Zieliński ze Szczecina i T. Sobieszuk z Białegostoku. Przy jednakowej ilości okrążeń jakie zaliczyli w finale, o zwycięstwie rozstrzygnęły minimalne różnice w czasach dojazdowych.

Miło mi zakomunikować, że na tych właśnie mistrzostwach jeden z instruktorów Pałacu Młodzieży w Tarnowie — Leszek Nowak zaprezentował wykonany przez siebie, niezmiernie interesujący elektroniczny miernik czasów i okrążeń. Jest to urządzenie bardzo potrzebne w czasie rozgrywania wyścigów zespołowych. Sądzę, że aparaturą tą zainteresują się władze sportowe ZG LOK

Klasyfikacja zespołowa ekip przedstawia się następująco: 1. ZW LOK Tarnów — 300 pkt., 2. ZW LOK Opole — 285 pkt., 3. ZW LOK Koszalin — 200 pkt.

Kolejne mistrzostwa i kolejny sukces gospodarzy. Do pokaźnego już zbioru jakie posiada województwo tarnowskie przybył jeszcze jeden okazały puchar. Do dorobku medalowego województwa doszło 7 nowych medali, w tym aż 3 złote.

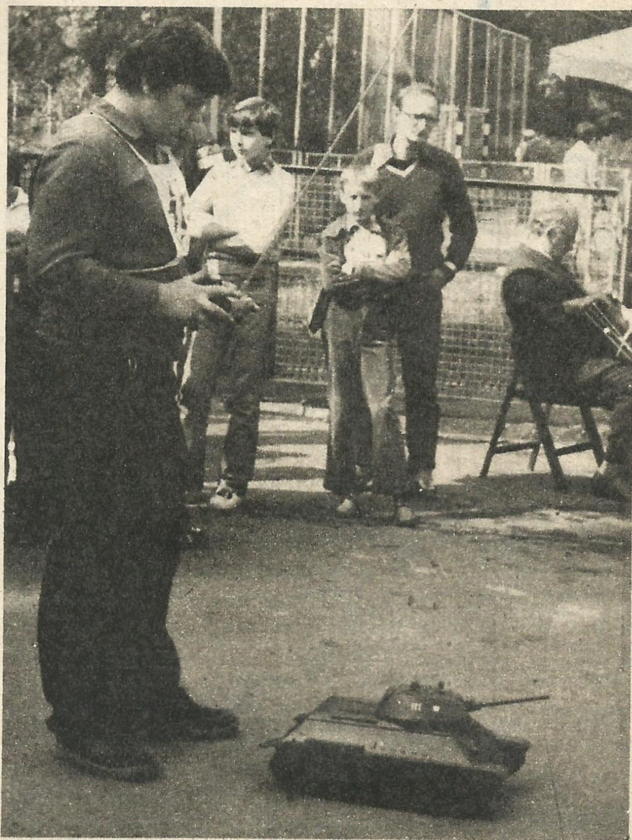
Pisząc o sukcesie Tarnowa, nie sposób nie wspomnieć o autentycznych twórcach tego sukcesu: trenerze ekipy tarnowskiej inż. Jerzym Jaśko oraz jego niezastąpionym pomocniku Leszku Nowaku. Nie bez znaczenia jest też na pewno pomoc jaką na co dzień okazuje sportowcom dyrekcja Pałacu Młodzieży oraz kierownictwo Zarządu Wojewódzkiego Ligi Obrony Kraju w Tarnowie.

Miłym akcentem zawodów było złożenie gratulacji zawodniczce ekipy gospodarzy — mgr Małgorzacie Jaśko z okazji ukończenia przez nią studiów pedagogicznych. A przecież tak niedawno jeszcze Małgosia wraz ze swoją młodszą siostrą Katarzyną „raczkowały" jako juniorki na samochodowych torach modelarskich. Małgorzata Jaśko była wielokrotną reprezentantką naszego kraju na zawodach międzynarodowych. W swoim dorobku sportowym posiada liczne medale i cenne trofea.

9 września na płycie boiska sportowego Pałacu Młodzieży w Tarnowie zebrano się na uroczystej zbiórce aby podsumować wyniki imprezy. Tu w obecności zawodników, zaproszonych gości oraz publiczności udekorowano nowych Mistrzów Polski '84.

Wszystkim wiadomo, że samochodowy sport modelarski przeżywa swój kryzys. Przejawia się to w niezbyt wysokiej formie naszych zawodników w porównaniu z zawodnikami zagranicznymi. Okres najbliższych mięsięcy należy poświęcić na pewne podsumowania potrzebne do ustalenia przyczyn jakie nie pozwalają nam na nawiązanie równorzędnej walki z zawodnikami innych krajów. Czas ten trzeba jednak przede wszystkim poświęcić na budowę jeszcze lepszych modeli i poprawę kondycji sportowej. Jest tu jeszcze wiele do zrobienia aby można było z lepszymi efektami zakończyć przyszły sezon sportowy.

B. GABRYSIAK



Zawodnik ekipy koszalińskiej Leszek Koszela startujący z modelem czołgu T-34 w klasie RC EA G — juniorów.
Fot. B. Gabrysiak

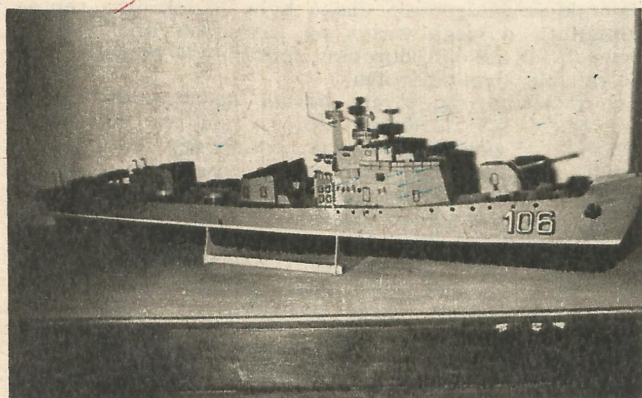
W MODELARNI W CHOJNOWIE

Od trzech lat działa na terenie Chojnowa w woj. wrocławskim, 9 lotniczo-modelarska Drużyna Harcerska im. Dywizjonu 303. Jej siedzibą jest zabytkowa wieża tkacka, którą harcerze sami zagospodarowali. W wieży oprócz harcówki i izby tradycji mieści się również modelarnia prowadzona przez phm Jerzego Sobczaka i pwd Jana Książka.

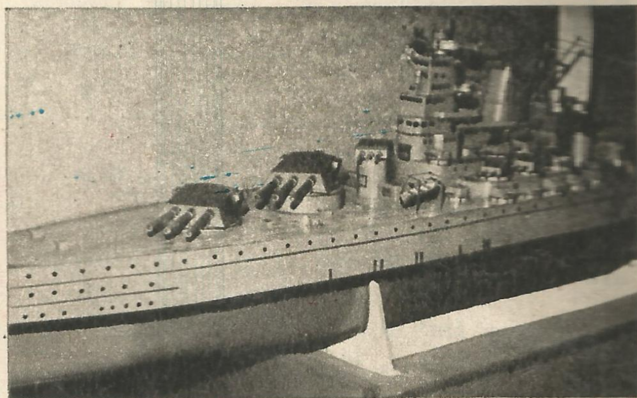
W modelarni tej młodzież harcerska buduje nie tylko modele samolotów, lecz również okrętów, pojazdów gąsienicowych i samochodowych. Główną specjalnością drużyny jest budowa modeli kartonowych w dużych skalach. Ostatnio zbudowano model pancernika „RODNEY" w skali 1:100, którego długość przekracza 2 metry. Modele samolotów harcerze budują w skali od 1:72 do 1:12. Wykonane są z dużą starannością i zgodnością z oryginałem. Opracowuje dh Sobczak — autor kilku modeli, których plany opublikowano w „Małym Modelarzu". Do najokazalszych modeli zbudowanych przez harcerzy należą okręty: „RICHELIEU", „YAMATO", „CHODKAI", „SARATOGA" i szereg innych.

W czasie tzw. „dni otwartych drzwi" zwiedzający modelarnię z podziwem oglądają prace modelarzy w harcerskich mundurkach. Modelarnia ta jest jedyną na terenie Chojnowa, stąd wielkie zainteresowanie jej działalnością. Można tu również nabyć kserokopię planów modeli opracowanych przez druha Sobczaka. Stanowi to dla drużyny źródło dochodu przeznaczonego na zakup artykułów modelarskich.

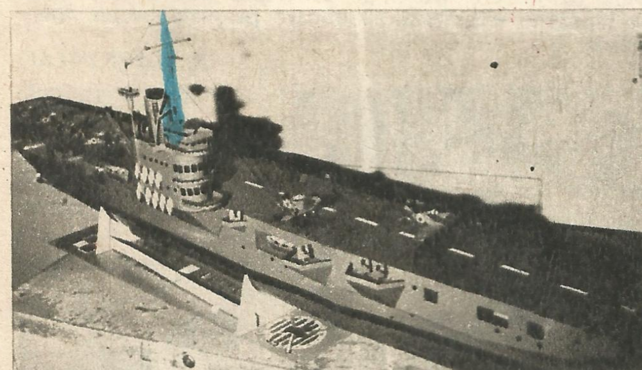
MAGDALENA BLECHARZ



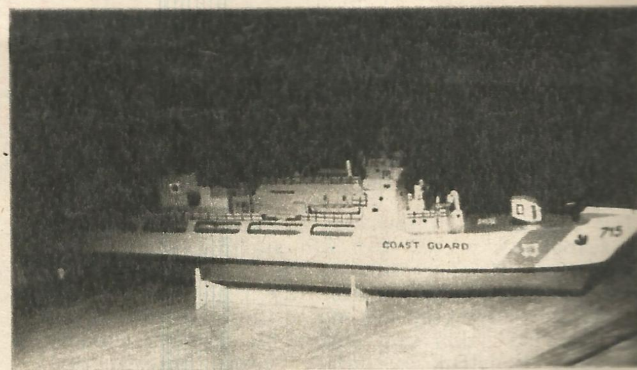
Dozorowiec „PIETIA" 1:200



Superpancernik „YAMATO" 1:200



Lotniskowiec „COLOSUS" 1:200



Patrolowiec „HAMILTON" 1:200

dokończenie ze str. 12

Wyniki sportowe

SZYBOWCE F1A

Indywidualnie

1. Breman Ceny — Holandia	1260+240+300+360+407
2. Ivan Crha — CSRS	1260+240+300+360+157
3. Radoje Blagojevic — Jugosławia	1260+240+300+297
4. Keinz Blauuer — Szwajcaria	1260+240+300+145
5. Karl Strobel — RFN	1260+240+300
6. Mike Fantham — W. Brytania	1260+240+285
7. Roman Gołubowski — Polska	1260+240+280
8. Czesław Ziober — Polska	1260+240+245
9. Jacques Leleuk — Francja	1260+240+227
10. Verner Kraus — Austria	1260+240+216
40. Andrzej Filończuk — Polska	1187

Startowało 55 zawodników z 20 państw.

Zespołowo:
1. RFN — 3765, 2. W. Brytania — 3752, 3. ZSRR 3745, 4. Dania — 3713, 5. Polska — 3707, 6. Francja — 3684.

GUMÓWKI F1B

Indywidualnie

1. Aleksander Andriukow — ZSRR	1260+240+300+316
2. Mirsad Kapetanovic — Jugosławia	1260+240+300+205
3. Eugeniusz Gorban — ZSRR	1260+240+265
4. Ron Pollard — W. Brytania	1260+240+233
5. Juri Goługonov — ZSRR	1260+240+225
6. Ole Torgersen — Norwegia	1260+240+197
7. Luigi Guzetti — Włochy	1260+240+196
8. Louis Dupuis — Francja	1260+240+165
9. Arno Hacken — Holandia	1258
10. Saso Jordanow — Bułgaria	1255
11. Zbigniew Tukiendorf	1252
18. Andrzej Poczobut	1214
31. Piotr Sikora	1170

Startowało 47 zawodników z 16 państw.

Zespołowo
1. Francja — 3751, 2. ZSRR — 3705, 3. Polska — 3636, 4. Holandia — 3633, 5. Jugosławia — 3612, 6. W. Brytania — 3597.

SILNIKÓWKI F1C

1. Eugeniusz Wierbicki — ZSRR	1260+240+300+360+322
2. Stafford Screen — W. Brytania	1260+240+300+360+277
3. Verner Kraus — Austria	1260+240+300+360+270
4. Silvano Lustrati — Włochy	1260+240+300+360+258
5. Oto Velunsek — Jugosławia	1260+240+300+360+238
6. Thomas Koster — Dania	1260+240+300+360+187
7. Walery Strukow — ZSRR	1260+240+300+246
8. Oszkar Maczko — Węgry	1260+240+300
9. Jan Ochman — Polska	1260+240+281
10. Aleksander Denkin — Bułgaria	1260+240+237
12. Tadeusz Piątek	1260+240+168
27. Roman Czerwiński	1214

Startowało 42 zawodników z 17 państw.

Zespołowo
1. ZSRR — 3780, 2. Polska — 3734, 3. CSRS — 3716, 4. Włochy — 3681, 5. W. Brytania — 3678, 6. Jugosławia —

DZIESIĘCIOLECIE MODELARNI W OSTROWCU ŚWIĘTOKRZYSKIM

Dziesięć lat pracy modelarni Ligi Obrony Kraju przy Zakładzie Poprawczym w Ostrowcu Świętokrzyskim oraz przypadające rocznice — ludowego Wojska Polskiego i Ligi Obrony Kraju były okazją do zorganizowania w dniu Edukacji Narodowej (zakład jest placówką wychowawczą) święta modelarza.

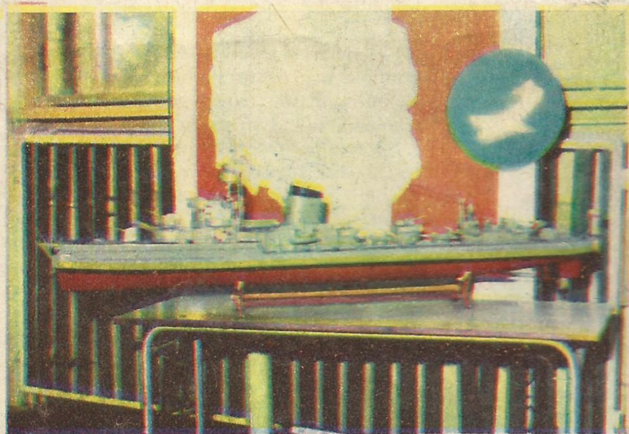
W sobotę 13 października zjechali zaproszeni goście, przedstawiciele oświaty, resortu sprawiedliwości, organizacji społecznych i politycznych, prezes ZW LOK w Kielcach i wybitni modelarze. W części oficjalnej mówiono o codziennym trudzie pedagogów i wychowawców, wręczono nagrody, odznaczenia i dyplomy. Dyrektor pedagogiczny zakładu, mgr Kazimierz Jurkiewicz powiedział: „Korzystając ze skromnego jubileuszu naszej zakładowej pracowni politechnicznej — modelarni, pragnę podkreślić jej ogromne zalety wychowawcze i kształcące, zwłaszcza w placówkach oświatowo-resocjalizacyjnych. Działalność pracowni modelarskich to jednocześnie atrakcyjna forma nauczania oraz wychowania patriotycznego i obywatelskiego. Modelarstwo spełnia ogromną misję społeczną — wypełnia wolny czas, rozwija zainteresowania. Zawody modelarskie umożliwiają młodzieży wyżycie się i zmierzenie swoich ambicji na drodze sportowej rywalizacji.

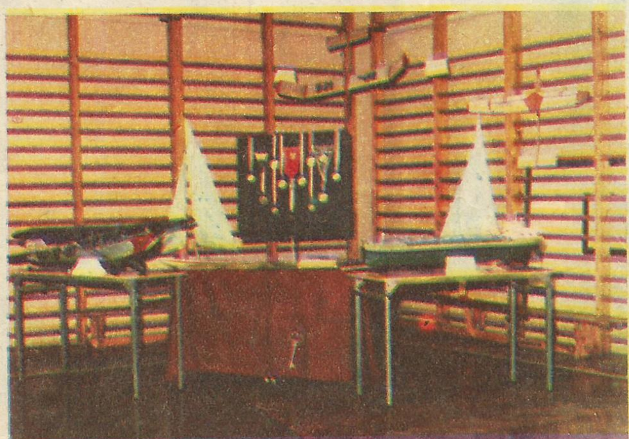
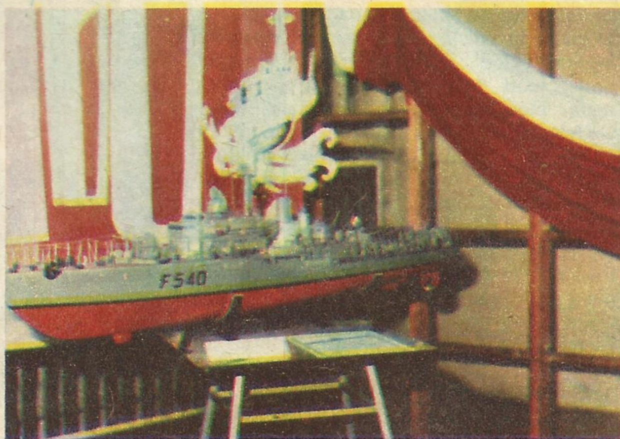
Nasza modelarnia działa już 10 lat, pomagając w resocjalizacji naszej zakładowej młodzieży. W tym czasie modelarze przebyli tysiące kilometrów jeżdżąc po naszym pięknym kraju — od Suwałk po Kamienną Górę. Zdobyli wiele medali mistrzów Polski oraz pucharów. Przeszkolenie modelarskie zdobyło 140 chłopców. Dwóch z nich uzyskało na kursie w Firleju k. Lublina uprawnienia instruktorskie. Modelarze brali udział w 60 różnych zawodach i imprezach modelarskich organizowanych przez LOK.

Po wysłuchaniu wystąpienia głos zabrali zaproszeni goście. Pięknie i wzruszająco mówił oficer LWP weteran walk o Kołobrzeg, ppłk Tadeusz Pawelczyk — kierownik Sportów Obronnych i Politechnicznych ZM LOK w Ostrowcu. Następnie odbyła się część artystyczna, po czym w obszernej sali gimnastycznej dokonano otwarcia wystawy. Przyświecało jej hasło „Modelarstwo upowszechnia politechniczne wychowanie młodzieży". Zgromadzono ponad 70 modeli okrętów i statków, modeli latających, rakiet i samochodów. Były również dyplomy, medale i puchary zdobyte przez młodych modelarzy na zawodach.

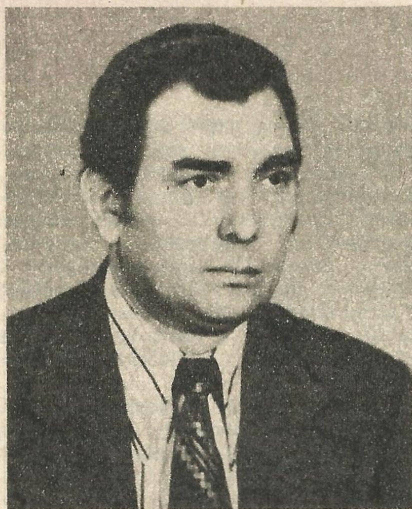
W niedzielę 14 października, ok. godz. 10 rozpoczęły się pokazy modelarskie dla licznie przybyłej publiczności. Ciekawe i bardzo widowiskowe walki powietrzne w wykonaniu modelarzy w Końskich oraz atrakcyjna akrobacja radiosamolotu kol. Józefa Ćmiela zakończyła dwudniową imprezę. Był czas na dyskusję i wymianę doświadczeń modelarzy. Pomoc seniorów i instruktorów modelarstwa przyczyniła się do sprawnego przeprowadzenia imprezy i podniesienia jej atrakcyjności.

HENRYK GRYZ
Fot. W. Bąk



LUDZIE MODELARSTWA



ZYGMUNT JANECKI —Zielona Góra

Należy do grona czołowych działaczy modelarstwa lotniczego w Polsce. Jest pilotem szybowcowym, skoczkiem spadochronowym, mechanikiem samolotowym, instruktorem modelarstwa lotniczego kat. ,,S", sędzią międzynarodowym FAI w modelarstwie lotniczym, a przede wszystkim czynnym modelarzem legitymującym się icencją nr SP-189. Posiada modelarską złotą odznakę z trzema diamentami nr 11.

Ciekawa jest działalność tego utalentowanego modelarza i dobrego organizatora. Urodził się w 1936 roku w Warszawie. Po zakończeniu działań wojennych w 1945 roku wraz z rodzicami osiedla się na Ziemiach Zachodnich. Od najmłodszych lat pasją p. Zygmunta było lotnictwo. Gdy w 1946 roku w jego szkole w Słubicach n. Odrą powstała Liga Lotnicza zostaje jej członkiem. Uczestniczy w pierwszych na tym terenie zajęciach w pracowni modelarskiej, na których wyróżnia się wśród innych modelarzy. W 1950 roku przenosi się do Zielonej Góry, gdzie zakłada modelarnię lotniczą. W latach pięćdziesiątych na kursie w Jeżowie Sudeckim otrzymuje uprawnienia instruktora modelarstwa lotniczego. W tym czasie szkoli się w lataniu na szybowcach, samolotach, w skokach spadochronowych. Doceniając wiedzę teoretyczną i zdolności organizacyjne Z. Janeckiego w 1955 roku powierzono mu odpowiedzialną funkcję szefa modelarstwa w Zarządzie Wojewódzkim Ligi Przyjaciół Żołnierza. Od 1957 roku po reaktywowaniu Aeroklubu PRL zostaje ponownie szefem modelarstwa w Aeroklubie Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze. Funkcję tę pełni do 1.12.73r. następnie pracuje w Aeroklubie Ziemi Lubuskiej jako z-ca kierownika ds. wychowania i propagandy.

Gdy zajrzymy do kroniki Aeroklubu Ziemi Lubuskiej na jej stronicach często wymieniane jest nazwisko Zygmunta Janeckiego. Dowiadujemy się z niej, że właśnie Z. Janecki w 1957 roku podczas Święta Lotnictwa brał udział w skokach spadochronowych, że w 1959 roku z jego inicjatywy powstały w Słubicach, Świebodzinie, Nowej Soli i Międzyrzeczu nowe modelarnie lotnicze, że wraz z tamtejszym działaczem Marianem Krzyżanem, w niejednej wiosce i mieście wyświetlali dla młodzieży filmy o tematyce lotniczej, urządzali pokazy modeli latających, wygłaszali pogadanki zachęcając młodzież do uprawiania sportów lotniczych. O efektach tego rodzaju propagandy świadczą liczne przykłady, że wielu młodych z tamtych czasów pełni dziś zaszczytne funkcje oficerów ludowego lotnictwa, lata na samolotach komunikacyjnych PLL ,,Lot" lub zajmuje odpowiedzialne stanowiska państwowe.

Wyszkoleni przez Z. Janeckiego modelarze niejeden raz odnosili znaczne sukcesy na zawodach. Np. wyszkolony w model. Żary przez instr. K. Kelma Stanisław Lipski zdobywa złote medale w latach 1970 i 1972. Inni jego wychowankowie byli też często zdobywcami pucharów i nagród na imprezach lokalnych i ogólnopolskich.

Z. Janecki szkoląc innych sam również buduje modele różnych klas: szybowce A2, silnikowe swobodnie latające, bezogonowe, zboczowe, halowe, na uwięzi oraz modele rakiet. Bierze udział w licznych zawodach odnosząc sukcesy. Do najbardziej liczących się należy zdobycie w 1970 roku brązowego medalu na XXXV Mistrzostwach Polski Modeli Latających w klasie modeli rakiet czasowych i w 1972 roku złotego medalu na XXXVII MPML, również w klasie medali rakiet czasowych. W 1970 roku ustanawia dwa rekordy Polski w klasie modeli rakiet czasowych ze spadochronem i klasie rakietoplanów. Do dnia dzisiejszego rekordów tych nie pobił żaden polski modelarz. W 1970 roku Z. Janecki odnosi następny sukces. Jest zdobywcą pucharu przechodniego im. Jurija Gagarina na IV Ogólnopolskich Zawodach Modeli Rakiet w Toruniu oraz nagrody Zarządu Głównego TPPR (dwutygodniowy wyjazd do ZSRR).

Do osiągnięć organizacyjnych Z. Janeckiego należy urządzanie w 1965 roku XXX jubileuszowych Mistrzostw Polski Modeli Latających w Żarach k. Żagania, które ich uczestnicy wspominają do dziś. Na swym terenie zorganizował i przeprowadził liczne kursy dla instruktorów modelarstwa tzw. zimowe, letnie, dla ZHP itp. Działa jest zwykle wszędzie tam, gdzie trzeba przekazać swoje wieloletnie doświadczenie modelarskie. Wielokrotnie pełnił więc funkcję wykładowcy na centralnych kursach organizowanych przez APRL dla instruktorów modelarstwa w Szczecinie, Krośnie, Poznaniu, Żarach, Słupsku itd. Ostatnio 12—15 razy w roku pełni funkcję sędziego na modelarskich imprezach krajowych, 4—5 razy na międzynarodowych. Był też sędzią w Mistrzostwach Świata Modeli Latających w Częstochowie i modeli kosmicznych w Bułgarii, Czechosłowacji i Nowym Sączu. Przy dużym zaangażowaniu zawodowym i społecznym Z. Janecki znajduje jeszcze czas na pracę z młodzieżą. Prowadzi w Zielonej Górze dwie modelarnie: przy szkole podstawowej nr 13 i w Domu Kultury ,,Nowita".



Zygmunt Janecki podczas spotkania z młodzieżą

Na zakończenie naszej rozmowy zapytaliśmy Z. Janeckiego co nowego wprowadziłby do pracy z młodzieżą — ,,wróciłbym do dawnych czasów nauczania w modelarstwie lotniczym według programów z góry ustalonych, co pozwalało na utrzymanie równego poziomu wyszkolenia w całym kraju".

Społeczny trud Zygmunta Janeckiego został wysoko oceniony. Otrzymał Krzyż Zasługi, odznakę ,,Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego" i srebrny medal ,,Za zasługi dla obronności kraju", ,,Zasłużony działacz kultury". Największą jednak satysfakcją dla Z. Janeckiego jest fakt, że może nadal pracować z młodzieżą i zachęcać ją do uprawiania pięknego sportu jakim jest modelarstwo lotnicze.

S. SMOLIS



Moment wręczenia Z. Janeckiemu pucharu przechodniego im. Jurija Gagarina

„AUTOMODELISME”



W lutym br. we Francji zaczęto wydawać nowe czasopismo modelarskie pt. „Automodelisme”. Czasopismo to przeznaczone jest wyłącznie dla modelarzy samochodowych startujących w klasach modeli zdalnie kierowanych.

Zamieszczane są w nim reportaże z imprez modelarskich we Francji oraz szczegółowe analizy silników i aparatur, które używane są podczas zawodów. Pismo zawiera też liczne zdjęcia przedstawiające charakterystyczne zespoły modeli. Ciekawie prowadzony jest dział testów nowych modeli i silników spalinowych produkowanych przez różne firmy na świecie, a wykorzystywanych przez modelarzy samochodowych. Wykresy i zdjęcia ułatwiają czytelnikowi poznanie danych technicznych modelu lub silnika a także podjęcie trafnej decyzji podczas ich kupna.

Czasopismo zamieszcza też informacje o terminach zawodów oraz o działalności klubów modelarzy samochodowych we Francji.

„Automodelisme”. Format A4. Objętość 44 str. Barwna, kredowa okładka. Wnętrze czarno-białe z barwnymi wkładkami. Cena 18 franków.

„MODELARZ” POMAGA

Andrzej Dunaj — ul. Podleśna 1, 12-100 Szczytno — poszukuje „Małego Modelarza” z lat 1957, 1973, 4/75, 10/75, 1—2, 7/76, 2/77, 4/79. W zamian proponuje „Małego Modelarza”: 5—6, 10—11/77, 2—3, 7/78, 7—8/80, 5—6/81, 8, 9/82, 1, 2, 4, 5, 6, 7/83, „Plany Modelarskie”: 70 /„Penelope”), 114 („Spitfire”), Fantastyki — 1, 2, 3/82, 1, 8, 10, 11—12/83, 1, 2/84, książki: „Potop”, „Krzyżacy”, „Mały słownik chemiczny” „Tajemnicza Wyspa”, „2000 mil podmorskiej żeglugi”, „Faraon”, „Słoneczna Latarnia” lub zapłaci gotówką.

Tomasz Mazowiecki — ul. Szczęśliwa 125, Tomaszów Mazowiecki — poszukuje dwóch trałowców kedowych z miesięcznika „Mały Modelarz”, „Jaskółki” oraz „Kormorana” (nie sklejonych). W zamian oferuje „Małego Modelarza”: z Polonezem 1500 z 1979 roku oraz zeszyt „Typy broni i uzbrojenia”, (Jak-11, C-11)

Bogdan Matowski — ul. Malczewskiego 8, 76-200 Słupsk — posiada do odstąpienia niekompletne roczniki „Modelarza” z lat 1970—1983, „Plany Modelarskie”: 48 (ORP GROM), 85 (ORP BŁYSKAWICA książkę „Kutry torpedowe” wraz z planami kutrów torpedowych.

Krzysztof Kośko — ul. Wojciecha 19/14, 57-300 Kłodzko, woj. Wałbrzych — poszukuje „Małego Modelarza”: (wszystkie numery) oraz broszurki „Żółty Tygrys”, do wymiany posiada rozmaite części elektroniczne lub zapłaci gotówką. „Cztery tony salwą”, „Wyspa Juranda Darnica”, „Młody Technik”: 3 i 8/82, 2, 8/83, 1/84 lub zapłaci gotówką.

Zbigniew Kusz — ul. Okrzei 19, 64-100 Leszno — posiada do odstąpienia wycinanki kartonowe „Paper-Kits”, modele samolotów i samochodów. Odpowie na każdy list po przesłaniu znaczka pocztowego.

Tomasz Górecki, Huta, 24-160 Wąwolnica woj. Lublin — poszukuje książek: „Miniaturowe lotnictwo”, „Wielkie pionierskie przeloty lotnicze” ‚ABC miniaturowego lotnictwa”. W zamian ofeuje książki: „Aerodynamika modeli latających”, ‚Modele kartonowe statków i okrętów”, „Kiedy ty zostaniesz lotnikiem”, „Zapomniane rekordy”, „Mechanika lotu szybowców”,„ Projektowanie i konstrukcja modeli szybowców”, „Samoloty RWD”, „Lotnisko Toruńskie 1920—1945” oraz wiele czasopism o tematyce lotniczej i modelarskiej lub zapłaci gotówką.

Andrzej Cymbaluk — ul. Dąbrowki 4/9, 65-096 Zielona Góra — poszukuje „Modelarza”: 10, 11, 12/61, 9, 10/64, 5, 6/74, „Planów Modelarskich”: 53. W zamian oferuje „Plany Modelarskie”: 100, 107, 111, 113, lub zapłaci gotówką.

Piotr Cybulski — ul. Grunwaldzka 585/B m. 4, 08-339 Gdańsk — poszukuje kompletnej aparatury 6-kanałowej lub 4-kanałowej do zdalnego sterowania modeli oraz książek: „Zdalne sterowanie modeli’, „Budowa i pilotaż radiomodeli”, „Jak, zbudować kierowany radiem model samolotu, samochodu i okrętu”. W zamian oferuje kilka zeszytów z serii „Relax”, lub zapłaci gotówką.

Krzysztof Wrona — ul. Lipnica Wielka 96, 33-323 woj. Nowy Sącz — poszukuje kompletnej aparatury (co najmniej 4-kanałowej) do zdalnego sterowania oraz silnika spalinowego żarowego do 8 cm^3. Zapłaci gotówką. Odpowie na każdy list.

Jan Szachowicz — ul. Kresowa 2/4, 11-100 Lidzbark Warm. — poszukuje następujących pozycji literatury modelarskiej: „Plany Modelarskie” 43/71, „Smok” i 114/83 TBiU 68 „Wellington”, Biblioteka „Skrzydlatej Polski” nr 10 i 12, „Modelist Konstruktor” 12/81 i 1/82. Za wyżej wymienione pozycje proponuje egzemplarze „Małego Modelarza” z planami: „Grom”, „Garland”, „Conrad”, „Dar Pomorza”, „Victory”, „Smok”, „Łoś”, „Spitfire”, „Mustang”, „Po-2”, „Pe-2”, „Mosquito” i inne oraz „Plany Modelarskie”.

Maciej Szejbut — ul. Drzewieckiego 5d/4, 80-464 Gdańsk-Zaspa — poszukuje „Małego Modelarza”: 1, 8/82, 5—6, 7, 11/81, 1, 6/80, 6, 7/78, 1—2, 7/76, 6/75, 2, 4/73, 2, 3/70, 6/69, 4, 12/68, 2, 6, 10/67, 1/65, 10/64, 2, 4/61, 10/59, 4/60, 3, 11/58, 1/57. W zamian oferuje tomiki „Żółtego Tygrysa” i numery „Młodego Technika”. Ewentualnie zapłaci gotówką.

Grzegorz Kulej — ul. Ostrogórska 33a/262 41-200 Sosnowiec — poszukuje samolotów do sklejania w skali 1 : 75 — „Po-2”, „Ił-2”, „Spitfire”, „Mustang”; za które oferuje ciekawe książki np: „Karate”, „W krainie odkryć i wynalazków”, „Za pasem broń” oraz plakaty zespołów.

Andrzej Krzepiński — ul. Koszalińska 18/167, 85-714 Bydgoszcz — poszukuje do swojej kolekcji modeli: wagonów, cystern i zwrotnic, w wielkości H0. Za wyżej wymienione zapłaci gotówką. Odpowie na każdy list.

Andrzej Kucharski — ul. Słowackiego 48/4, 97-300 Piotrków Trybunalski — poszukuje „Planów Modelarskich” autobusu Jelcz-Berliet, za które oferuje „Małego Modelarza”: 5/78, 6/79, 7/78, 9/83, 5/79.

Mariusz Sobieraj — ul. Bydgoska 13/1, 22-100 Chełm — poszukuje „Planów Modelarskich”: „Mosquito”, „Lancester”, „Hurricane”, „Tomahawk”, „Mustang”, „Spitfire”, „Wellington”, „Zero”, „Lightning”, „Jastrząb”, „Arromanche’, „Dewoitine”, zamieszczonych w „Małym Modelarzu”. W zamian oferuje książki: „Winnetou” tom 1, „Pan Samochodzik” i „Fantomas”, „Niesamowity Dwór”, „Wyspa Złoczyńców”, „Tecumseh”, „Treny”, „Tomek na wojennej ścieżce”, „Nowe przygody Pana Samochodzika” lub zapłaci gotówką.

Marek Strauchmann — ul. Żegockiego 5/1 61-693 Poznań — poszukuje „Modelarza”: 4/74 1/75, 9/75, 11/76, 10/80, 11/81, 4/82, 9/82, 10/84 11/82, 12/82, oraz „Planów Modelarskich”: 5, 50, 75. W zamian oferuje „Plany Modelarskie” samoloty: BM-2, PZL M-4 Tarpan TS-8 Bies, Ła -5PN, Ła-5, PZL-11c, P-24, AM-2, ‚TU-2’ szkutnicze: liniowce „Priediestinacja”, „Ingermanland”, kliper „Ariel”, niszczyciel „Le-Corse’, fregata „Grenville”.

OGŁOSZENIA DROBNE

Jan Fabisiak, ul. Chopina 6 m 12, 05-800 Pruszków, tel. 58-69-18 — sprzeda aparaturę proporcjonalną Robbe — 4 kanały.

KP 295

WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

Redaguje zespół w składzie: BOGDAN GABRYSIAK, STANISŁAW KUBIT, JERZY LITWIN, JAN MARCZAK, EDMUND OSIŃSKI, STEFAN SMOLIS (z-ca redaktora naczelnego), PAWEŁ WŁODARCZYK, MARIAN KAWKA (red. techn.). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 49-34-51 wewn. 90.

Warunki prenumeraty:

1) **dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:** ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch” zamawiają prenumeratę w tych oddziałach, ● instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch” i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

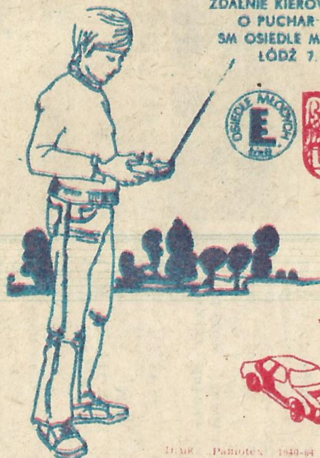
2) **dla osób fizycznych — indywidualnych:** ● osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch”, opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, ● osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch”, opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora. Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty” na rachunek bankowy: miejscowego oddziału RSW „Prasa—Książka—Ruch”.

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch”, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Cena prenumeraty: kwart. 90 zł, półroczn. 180 zł, rocznie 360 zł.
Terminy przyjmowania prenumeraty: na kraj i zagranicę do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny, do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Materiałów nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk Wojskowe Zakłady Graficzne.

Zam. 6296. Nakład 50 000 egz. T-43.

Z OKAZJI 40-LECIA LOK







Z okazji 40-lecia PRL i LOK w październiku br. w Łodzi odbyły się Wojewódzkie Zawody Modeli Kołowych. Z tej okazji wydrukowano koperty i wykonano specjalny datownik. Po naklejeniu znaczka pocztowego z rysunkami modeli samochodów, koperta stanowi rarytas dla filatelistów, a zarazem modelarzy. Brawa dla Włodzimierza Górajka, kierownika WOM LOK w Łodzi, inicjatora wydania takich kopert.

SOPWITH TABLOID



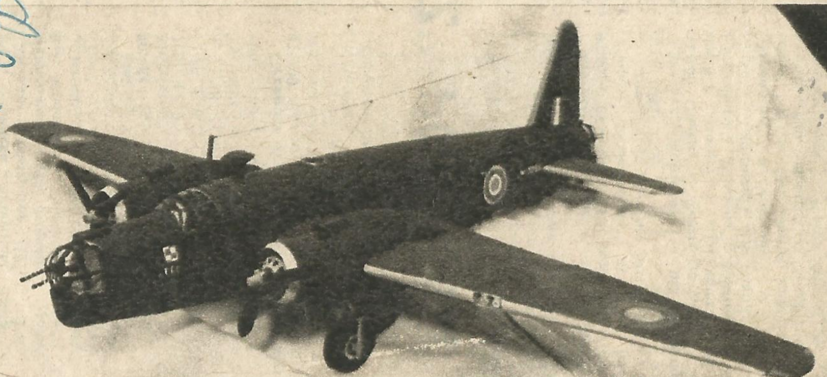
Józef Oślizło z Aeroklubu Śląskiego w Katowicach, wykonał makietę samolotu Sopwith Tabloid z 1913 roku. Makieta wykonana jest w skali 1:5, napędzana silnikiem o pojemności 6,5 cm³ i sterowana radiem — aparatura Webraprop. Jej masa wynosi 3,5 kg.

Fot. Ł. Oślizło

WELLINGTON MK IV

W nrze 10—11/84 „Małego Modelarza" opublikowane zostaną plany modelu samolotu bombowego „Wellington Mk IV". Jak będzie wyglądał model po sklejeniu, widzimy na zdjęciu.

Fot. J. Ziółkowski



W 30-LECIU „MODELARZA"



W wielu modelarniach w kraju w różny sposób akcentowano trzydziestolecie naszego miesięcznika. Andrzej Karasiewicz z Łodzi startujący w październiku br. na Centralnych Zawodach Latawcowych w Piotrkowie Tryb. również dołączył się do innych i na swoim latawcu wymalował hasło „30 lat „Modelarza".

Fot. S. Smolis